



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.

20^{DE} AARGANG
1913.



KJØBENHAVN.

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

1913.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1913.

INDHOLD:

	Side		Side
A.			
Aalborg Dpskss.	106	Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Aarsskiftet, Ved	1, 13, 23, 35, 48	Aarsberetning	229
»Acturus« Stranding, Dpsk.	402	Aarsgeneralforsamling	246, 254, 262, 269
Adressekommission, Russisk	227, 261, 421, 431, 465	Dansk-siamesiske Traktat	126
Afregningsbogen, En Trykfejl i	95	Dansk Sømandsmission i fremmede Havne	246
Aktietegning, Skibsføreres	206, 355	Dansk-Søulykke-Statistik	156
»Alexy Mørch«s og »Peter Mørch«s Forlis, Dpsk.	25, 36	Dansk-vestindiske Farvande, Opmaaling af de	138
Amerikansk Sømandslov, En ny	424	Desinfektion og Faren for Ildsvaade ved	337
— Toldtarif, En ny	402	Det forenede Dampskibsselskab	105, 140
»A. P. Bernstorff«, Dpsk.	277	— — —'s Begravelseskasse	75, 317
Archangel, Indlastning af Trælast i	465	Det kgl. octr. Søassurancekompagni	75
— Skibsfarten paa	445	Dieselmotorskibe, Om	26, 38, 49
Ares og Arcaeon, Havnene i	157	Drechsel, F., Havnekaptajn	375
Argentina, Kystfarten paa	438	Dynamiteksplosion i en Lægter	125
— Traadløs Telegraf i	446	Dysart, Ladetårnen i	60
Assurancepræmien for Fragtdampere, Forandret Beregning af	402	Domme:	
Atalanta, Dpskss.	95	Højesteret:	
Azorerne, Kuldepoter paa	154	Beskadiget Ladning (Dpsk. »Texa«)	447
B.			
Baadtaljer, Uklare	227, 236	Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. eng. Dpsk. »Margit Groedel«)	86
»Balnes«, Brand i Damperen	424	— (D. F. D. S. ktr. Em. Z. Svitzer)	96
Baltcon Certepartiets § 15	157	Overretten:	
Baltic and White Sea Conference	126, 138, 147, 164, 195	Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. skotsk Dpsk. »Shuna«)	328
Belgisk Strejke, Truende	147, 172	Erstatning for beskadiget Ladning (Chas. H. Christensen ktr. norsk Dpsk. »Heidrun«)	228
Bemandingsforholdene i Sejlskibe	115	Sø- og Handelsretten:	
Bergsøe, I. G., Frihavnsdirektør	346	Bjergeløn (Em. Z. Svitzer ktr. D. F. D. S.)	163
»Beskytteren«s Bjergning af norsk Bark »Fortuna«	59	— (Em. Z. Svitzer ktr. eng. Dpsk. »Volo«)	438
Bjergning, En	373, 402	— (Em. Z. Svitzer ktr. eng. Dpsk. »Rounton«)	438
Bombehæssens Virksomhed, Beretning om	195	— (Dansk-russisk Dampskibsselskab ktr. holl. Dpsk. »Zeester«)	220
»Bonden«, Fyret paa	391	— (Eng. Trawler »Claudius« ktr. »Islandsk Falk«)	228, 322
Brandklausul i Hvidehavs-Certepartiene, En	310	Erstatning for beskadiget Ladning (Højesteretss. Kondrup paa Modtagernes Vegne ktr. D. F. D. S.)	236
Brasilien, Bestillinger af Motorskibe til	36	— for beskadiget Ladning (Louis Dreyfus & Co. ktr. svensk Dpsk. »Johanna«)	288
— Havneafgifter i	276, 309	— for beskadiget og manglende Ladning (Handelsf. Vilh. Albertsen & Co. ktr. D. F. D. S.)	458
Britiske Havne, Om Indferelse af levende Kvæg til	227, 303	— for forsinket Fremkomst af Ladning (Gross. A. W. Colding ktr. D. F. D. S.)	223
Brock's Handelsskole, Niels	195	— for Havariudgifter (Sk. »Ingolf« ktr. norsk Dpsk. »Reidar«)	229
Brysseler Konventionen	261	— for Skade paa Ladning under Transport fra Skib til Bestemmelsessted (A/S. Simonsen & Nielsen ktr. Dpsk. »Rona«)	86
Burmeister & Wain	61, 154	— for Tab ved Sammenstød (Skipper P. V. Berthelsen m. fl. ktr. D. F. D. S.)	228
Byglaster til Storbritannien, Om	14	Krav paa Rejsegodtgørelse (Styrm. I. M. Olsen ktr. Dampskibss. af 1912)	298
Bølgedæmpning, Om Oljes Anvendelse ved	24, 392	— paa Resthyre og Rejsegodtgørelse (Matros Chr. Petersen ktr. Em. Z. Svitzer)	188
C.			
Callao, Havnedæmningen ved	337	Merudgift til Fragt paa Grund af Strejke (De forenede Kulimportører ktr. Dansk-russisk Dampskibsselskab)	222
Carl, Skjold, Gorm, Dpskss.	125	Overliggedagsgodtgørelse (Conrad Jensen & Søn ktr. Chr. Simonsen, Aalborg)	238
Carnegie Fondet	402	Overtrædelse af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører H. J. H.)	76
Casablanca, Anlæggelse af en Havn i	447	— af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører G. L. H.)	179
Chile, Havneforholdene i	60	— af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører S. E. F.)	279
— Traadløs Telegraf i	364	— af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører J. R.)	354
Chilenske Havne og Panamakanalen, De	276	— af Sølovens § 293 og 296 (Det Offentlige ktr. Skibsfører S. P. L. S.)	436
Cimbria, Fiona, Vendila, Dpskss.	95	— af Sølovens § 306 (Det Offentlige ktr. Styrm. C. H. C.)	385
Cimbrishavn, Prisen paa Ballast i	14	— af Sølovens § 306 (Det Offentlige ktr. Styrm. J. P. J.)	393
Codan, Dpskss.	125		
Comité maritime Internationale	62, 178		
Cornwal, Claycertepartier til	394		
— Claystrejken i	345, 373		
Couves automatiske Bølgedæmper	24		
»Criterion«, Dieselmotorskonnerten	374		
D.			
»Dagbjørg«s Kæntring, Norsk Dpsk.	295		
Dania, Dpskss.	125		
Danmark, Dpskss.	36		
Danmarks Handelsflaade	294		
Danmarks nautiske Foreningers Fællesraad	346		
Danmarks Skibsliste for 1913	96		
»Dannebrog«, af 1896«, »Neptun«, Dpskss.	75, 303		
Dansk-fransk Dampskibsselskab	106		
Dansk-russisk Dampskibsselskab	153		

	Side
Resttilgodehavende for leverede Kul (Kjøbenhavns Bunker- kul Depot ktr. Sandhandler P. Nielsen)	221
Sammenstød (Norsk Dpsk. »Mimer« ktr. Dpsk. »Hugo«) . .	4
— (D. F. D. S. ktr. Sandpumpedpsk. »Avance«s Rederi)	425
Strid om Losningsudgifter (Severin Petersen & Co. ktr. holl. Sejlskib »Drie Gebroeders«)	238
Tilbagebetaling af Aktier (Kapt. S. A. Thing ktr. Dpskss. Frem)	355
Tilbagebetaling af erlagt Bugserløn (Fører af svensk Bark »Trio« ktr. Kjbhs. Bugser- og Skibsvandforsynings.)	458
Tilbagekøb af Aktier (Skibsf. Anthon Larsen ktr. Gross. Alfr. Christensen)	206
Esbjerg Søret:	
Tilbagebetaling af idømt Bøde (Sofyrbøder Carl Poulsen ktr. Føreren af Dpsk. »Lilly«)	353
Frederikshavns Søret:	
Bjergeløn (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Regona«) . .	319
Erstatning for Forlis (Russisk Sk. »Kurlænder« ktr. norsk Dpsk. »Jotun«)	319
Dragsholm Birks Søret:	
Uberettiget Bjergning (Kapt. N. P. Ohlsson ktr. Ingeniør Heckt og Kapt. Zimpel)	458
Engelsk Domstol:	
Erstatningssag i Anledning af »Titanic«s Forlis (Fire Mel- lemdekspassagerer ktr. Ocean Steam Navigation Co.)	270
Forlis (Dpsk. »G. Koch«)	95
Liggedagsgodtgørelse (C. K. Hansen ktr. James Kennedy, Boness)	321
Sammenstød (Dpsk. »Arabien« ktr. engl. Dpsk. »Cam- brie«)	87, 448
— (A/S. Kosmos ktr. Dpsk. »Alf«)	338
Strid om Losningsudgifter (Sharpness New Docks and Bir- mingham Canal Navigation Co. ktr. Dpskss. af 1896)	347
Norsk Domstol:	
Erstatning for Tab paa et Parti Tran (A. C. Møller ktr. D. F. D. S.)	416
Manglende Ladning (The Kellner Partington Paper Pulp Co. Ltd. ktr. Dpsk. »Excellence Pleske«)	416
Sammenstød (Fransk Sejlskib »Præsident Armand« og norsk Dpsk. »Herman Vedel Jarlsberg«)	416
Tysk Domstol:	
Sammenstød (Tysk Dpsk. »Roland« og Dpsk. »Axel«)	36
— (Tysk Dpsk. »Mercur« og svensk Færgedpsk. »Malmø«)	148
— (Dpsk. »Carla« og russ. Dpsk. »Mary«)	320
— (Tysk Dpsk. »Herold« og Sk. »R. P. Pedersen)	395
— (Tysk Fiskefartøj »Burg« og Sk. »Capella«)	395
Dødsfald:	
Kaptajn Jens Jacob Hansen	3
Kaptajn Chr. H. Nielsen	14
Havnefoged Larsen	36
Phv. Generalkonsul Joh. Hansen	106
Phv. dansk Generalkonsul E. A. Delcomyn	115
Kaptajn P. Hansen	163
Redningsmand Chr. Jensen Høgenhaug	177
Redningsmand Mikkel Jensen	177
Redningsmand Carl Jensen Sand	247
Thomas Walton	303
Rudolph Diesel	364
Kaptajn H. P. E. Tholander	403
Skibsfører Peter Math. Jensen	412
Skibbygger V. Chr. Frandsen	425

E.

»Efterretninger for Søfarende« I omtrent hvert Nr. (Se endvidere Specialregistret for de officielt udgivne »Ef- terretninger for Søfarende«.)	437
Ejendomsretten til Søs under Krig	251, 330, 437
»Elsa Hugo Stinnes 15« savnet, Tysk Dpsk.	95, 126
Engelhardts Redningsbaade, Godkendelse af	171
»Engelskhällan«, Fyret paa	391
Englands Kulproduktion i 1912	353

	Side
England, Skibe stoppet som usikre i	318
England, Værftsarbejderkonflikt i	286
Esbjerg Havn, Udvidelsen af	138

F.

Farlige Laduinger, Kommission til Nedsættelse af internationale Regler for	303
Finanslovforslaget 1913—1914, Folketingsudvalgets Betænkning angaaende	14
Finanslovforslaget 1914—1915	349, 356, 365
Finland, Dansk Fragtlart paa	319
Finland, Lodsforholdene i	217, 286, 327, 446
Finland, Udklarering paa egne Konnossementer i	73
»Fionia«, Dieselmotorskibet	467
Fiskefragter fra New Foundland og Labrador	187
Fiskeriberetning	59
Folketingsvalg, Søfolks Stemmeret ved	61, 212, 285
Forenede Stater, Petroleumproduktionen i De	14
Fragtforholdene i 1912	411
Fragtfortjeneste i 1912, Danske Skibes	177
Fragtmarked I omtrent hvert Nr.	
Frankrig, Eksport af Jernerts fra	138
Frederik den Syvendes Kanal, Lukning af	172
»Frederik den VIII«, Dpsk.	269
Frederikshavn Skibsværft	198, 228
»Frederiksvaags« Stranding, Norsk Sk.	137
Fyr- og Taagesignalstationer i Danmark, Fortegnelse over	36
Fælleslodningen og det norske Lødvæsen	2
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:	
Aarsberetning	235, 243, 252, 259, 267, 275
Meddelelser fra	13, 57, 105, 147, 177, 217, 251, 285, 327, 363, 411, 445

G.

Generalforsamlinger:	
Burmeister & Wain	166
Carl, Skjold, Gorm	174
Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866	150
Danmark	98
Dannebrog, af 1896, Neptun	142
Dansk Forening for international Søret	137
Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Aarsgeneralforsamling	246, 254, 262, 269
Fyns Kreds	126
Dansk Søfartstidende	150
Den alm. danske Skibsførerforening	97
Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd	468
Den ny Sømandskasse i Marstal	88
Det forenede Dampskibsselskab	150
Det kgl. octr. Søassurancekomp.	160
Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening	99
Em. Z. Svitser's Bjergningsentreprise	191
Foreningen til Søfartens Fremme	160
Havet	453
Heimdall	143
Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri	359
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft	160
Kjøbenhavns Skipperforening	108
Marstal Skipperforening	99
Marstal Tøjsassuranceforening »Neptun«	109
Morsø Dampskibsselskab	99
Norden	98
Nykjøbing Mors Dampskibsselskab	99
Prins Valdemar Foreningen	39
Skandia	88, 159
Svendborg Søassurance's Fragtforsikrings Afdeling	99
Svendborg Søassurance	109
Søassuranceforeningen Ærø	190
Sømandsforeningen	159
Sømandsforeningen Ærø	190
Sønderho Enkekasse	160
Sønderho Understøttelsesforening	92
Torm	143
Viking	468
Ørekassen	88
»Georgia«s Bjergning, Svensk Dpsk.	449
»Georg Stage«s Minde, Stiftelsen	171, 317

»Gideon«s Stranding, Fiskekutter	Side 461
»G. Koch«s Stranding, Dpsk.	25, 95
Grimby, Hnll, Immingham, Kuludførslen fra	276
Gateborg, Dansk Skibsfart paa	318

H.

Hafnia, Dampskibsselskabet	14, 85
Hamburg—Amerika Liniens Aktiekapital, En Udvidelse af	375
Hamburgs Havn, Ny Bestemmelser angaaende	37
Hamburgs Havn, Trafiken paa	105
Handelsministeriets Omordning	328, 364
Handelstraktater, En Revision af vore	328
Hansen, Johan, Fhv. Generalkonsul	106
Havarier og Forlis	I omtrent hvert Nr.
Havne, Danske	næstsidste eller sidste Nr. i hver Maaned
Heimdal, Dampskibsselskabet	106
Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri	310, 446
»Hjalmar«s Forlis, Svensk Dpsk.	25
Hjemsendelse af Søfolks Penge	401
Hjælp til nødlidende Skib, Straf for Undladelse af at bringe	402
»Horses order« af 1912	35
Hvidelhavs-Certepartierne, En Brandklausul i	310
Højdemetoden	218
Hørring, J., Retskyndig Registratør	37

I.-J.

Ildslukkeren »Total«, Prøve ned	401
Ildsvaader til Søs, Store	383
»Imperator«, Kæmpedamperen	466
International Sølovgivning, Om	62
Isefjorden, Fast Stoppepligt ved Indløbet til	261
Island, Den danske Søfartslov udvidet til at gælde for	396
Islandsk Dampskibsselskab, Et nyt	171
Istjenesten i Nord-Atlantehavet	277, 446

K.

Kalundborg Havn, Udvidelse af	35
Kanariske Øer, Ny Havneafgifter paa	309
Kapsejlsads fra Stillehavet til Middelhavet, En	153
Kejser Wilhelm Kanalen	276, 438
Kejser Wilhelm Kanalen, Om Toldbøder ved Indsejlingen i	281
Kirkenes, Havnelods i	158
Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot	295
Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft	86
Kjøbenhavns Havn, Forslag til Lov om Bestyrelsen af	67, 76, 163, 179
Kjøbenhavns Havn, Om Lovforslaget om Bestyrelsen af	73, 401, 412
Kjøbenhavns Havneraad, Valg af Medlemmer til	172
Kjøbenhavns Maskinistkole, Aarsberetning fra	187
Kollisionsansvar efter engelsk Lov	437
»Kong Helge«s Havari, Dpsk.	431, 437, 446, 448
Konkurrenter om Verdenshandlen, England og Tyskland som	346
Konnossementer i Finland, Udklarering paa egne	73
Konstantinopel, Ophævelse af Sundhedsforanstaltninger overfor Konsulatvæsnet	385
Kotka, Trafiken paa	59
Kristiania, Sømandshyrerne i	105
Kulcerteparti, Et nyt	384
Kul, Jern, Petroleum, Stigende Produktion af	413
»Kvik«s Forlis, Motorskonnert	353
Königsberg, Sildelosning i	431, 449, 457
Kæmpeskibe, Uheldige	457
Kæmtring, Norsk Dpsk. »Dagbjørg«s	363
	295

L.

La Cour, A. P. B. Dornonville de	392
Liban, Sejlsadsen paa	115

Literatur:

Søkortarkivet: Fortegnelse over Fyr- og Taagesignalstationer i Danmark	36
K. S. Irgens: Jern-Staal-Rust-Maling	174
J. F. Myhr: Handbook of the Baltic and White Sea Loading Ports including Denmark	156
Hjalmar Jensen: Sjøteknisk Haandbok	174
Søkortarkivet: Den danske Havnelods 7de Udgave	196
G. E. C. Gads Forlag: Nautisk Almanak	245
	346

Maskinmestrenes Forening: Teknisk Maritim Ordbog	Side 432
Indenlandsk Sømandsmissions: Adresseliste for Sømand	437
H. Ewald: Under Dannebrog	446
Hans Gade: European Harbourpilot	461
Lloyds Register	74, 85, 211, 217, 277, 405

M.

Marineforening, Dannelsen af en	204
Marstal, Nyt Skibsværft i	246
Marstal Skipperforening, 25 Aars Jubilæum i	75
Masnede-Broen	391, 412, 447
Motorfløjte, En	137
Motor-Redningsbaad, En ny	319
Møller, L. M. J., Næstformand i Sø- og Handelsretten	466
Mønstringskontoret	75

N.

Navigations- og Søneringsvæsnet	45, 57
Navigations- og Søneringsvæsnet	45, 57
Navigations- og Søneringsvæsnet, Udkast til Lov om	5, 15, 28
»Nippon«s Stranding, Svensk Dpsk.	305
Nord-Atlantehavet, Isen paa	86, 148, 446
Nord-Atlantehavet, Istjenesten paa	277
Nordatlantiske Dampskibsselskaber, Konferencé mellem de	60
Nordatlantiske Dampskibsselskaber, Overenskomst mellem de	364
»Norden«, Dampskibsselskabet	36
Nordisk Skibsrederforening	245, 251
Norges Handelsflaade	204, 319, 346
Norske Lodsvæsen og Fælleslodsnngen, Det	2
Nybygninger, Køb og Salg	I omtrent hvert Nr.

O.

Olje til Dæmpning af Bølger	24, 392
Overlastning, Bøde for	466

P.

Paanonstring af russiske og finske Søfolk, Om	327, 465
Panamakanalen	14, 25, 196, 217, 228, 245, 276, 320, 374, 375, 424, 467
Pariserdeklarationen af 1856	251
Patras, Det danske Vicekonsulat i	457
Pendulpropelleren, Vogts	205, 245, 297
»Peter Mørch« og »Alexy Mørch«s Forlis, Dpsk.	25, 36
Petroleumstransporten til Søs	295
Poole, Lodsningsforhold i	269
Progress, Dampskibsselskabet	60

R.

Radiotelegrafstationer, Bestemmelser om Oprettelse og Drift af	263
Rederierhverv som Statsdrift, Et Forsøg med	153
Redningsmandskabet, Belønninger til	319, 363
Redningsmidlerne er i Orden, Naar	384
Redningsvæsnet	137
Revisions- og Forvaltningsinstituttet	236
Riga, Lastning af Trælast i	158
Riga, Lossetårnen i	412
Robin, Emile	47
Rorkommandoen	172, 188, 319
Rorkommandoen i norske Skibe, En ny	391
Rouens Havn, Udvidelse af	246
Rotterdam Havn, Om	403
Rusland, Adressekommission i	227, 261, 421, 431, 465
Rusland, Ny Regler angaaende Transport af Korn-, Stenkul- og Malmaster	321
Rusland, Om Indskrænkning af Vinterdækslaster til	392, 402
Rusland, Skibsfartspræmier til Redere i	375
Russiske Søfolks Hjemsendelse fra udenlandsk Havn, Om	327, 465
Russisk Isbryder, En ny	95
Røde Hav, Anløbning af Havne i	437

S.

Sakskjøbing Havn, Paatænkt Udvidelse af	96
Sannemstød med en Hval, Et farligt	354
Sannemstød og Bjergning i Sølov af 1. April 1892, Ændring i Bestemmelserne om	188, 374
Savona, Forbøjelse af Tonnageafgifterne i	327
Schmidts Patentdavid	445
See-Berufsgenossenschaft, 25 Aars Jubilæum i	286

	Side
Sejlskibe, Bemandingsforholdene i	115
Siam, Handelsmuligheder i	276
Sikkerheden til Søs. International Konference om	276, 363, 392, 401, 423, 432
Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen	49, 62, 131, 148, 177, 383
Skagens Signalstation, Klage over	74
Skandia, Dampskibsselskabet	47
Skjalm Hvide og Myren, Dampskibsselskaberne	75
Skibbygning i Aaret 1913, Tysklands	14
Skibbygningsindustrien i 1912	154
Skibenes Størrelse i Fremtiden	304
Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten, Valg af	437
Skibscferretninger	I hvert Nr.
Skibsførerens Aktietegning	206, 355
Skibskatastrofer siden 1891, De største	376
Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord, Ny Regler angaaende	115
Skibsofficers Kongres, Den fjerde nordiske	115
Spanien, Ny Regler for Dækslast til	204, 303
Spanske Havne, Sundhedspas til	317, 327
Spekulerende Mæglere	309
Spørgsmaal og Svar:	
Er en engl. Tvangslods ansvarlig for den Skade, der forarsages ved Fejl Manøvre fra Lodsens Side, naar hans Ordre punktlig bliver udført?	255
Er det lovlig Mønstring, at der mønstres saaledes, at Maanednen først drejer ved Afsejlingen, og hvorlænge kan Folk holdes gaende paa den Maade?	359
Storbritannien, Om Byglaster til	14
Storbritannien, Om Indførelse af levende Kreaturer til	227, 303
Storbritanniens største Rederier, En Fortegnelse over	245
Store nordiske Telegrafelskab	137
Størstrøms-Broen	391, 412, 447
St. Petersborg, Kullosniug i	195
St. Petersborg, Lastetørn i	309
St. Thomas, Havnen i	3, 294
»Suecia«, Dieselmotorskibet	285, 353
Suezkanalen, Trafiken gennem	217, 318
Suezkanalselskabets Indtægter	375
Svendborg, Dampskibsselskabet	115
Svendborg Sømandshøjskole og Sømandshjem	153
Svenske Handelsflaades Bruttofragt i 1911, Den	131
Svenske Levantelinie, Den	337
Sverigs Skibsfart i 1911	212
Svitzers Bjergningsentreprise	95
Swinemünde—Stettin, Nedsat Tonnageafgift mellem	345
Søfartsregler, Om Tilvejebringelse af ensartede internationale	62
Søfolk, Manglen paa	173, 287, 293, 309, 339, 355, 364, 375, 385, 401, 405, 412, 426, 432, 439, 450, 460,
Søforhør og Søforklaring:	
»Volmer«s Undergang, Dpsk.	25
Sammenstød (»Esbern Snare« og »Russia«)	95
Havari (»Kong Helge«)	448
Søkort, Rettelser til og ny Udgaver af	61, 204, 438

	Side
Søærings- og Navigationsvæsnetts Ordning	45, 57
Søærings- og Navigationsvæsnetts Ordning, Udkast til Lov om	5, 15, 28
Sø og Land	I omtrent hvert Nr.
Søretskonference's Møde i Kjøbenhavn, Den 11. internationale	187, 203, 211
Søretskonventioner, Internationale	125
Søvejsreglerne, Et Udvalg til Behandling af	328

T.

»Templesmore«s Brand, Dpsk.	375, 392
Themsen, Lodstvangen paa	327, 347
»Thjørve IV« eksploderet, Norsk Bjergningsdpsk.	364
Tilsyn med Sejlskibe, Betankning over Forslag til Lov om Ændringer i Lov om	68
»Titanic«s Undergang, Dpsk.	47, 86
Toldbodbetragtninger	310
Torn, Dampskibsselskabet	47, 95
»Total«, Ildslukkeren	401
Traadløs Telegraf	439
Trafiken paa nogle af de største Havne i Evropa, Om	337

U.

Udenbords Arbejde, Ny paabudte Forsigtighedsregler ved	246
Ulykkesforsikring, Søfolks	317
Una, Udvidelse af Havnen i	445
Undervandssignaler, Et simpelt Apparat til at høre Lyden fra	227
Undervandssignaler, Nyttens af	105
»Uranium«, Brand i Dpsk.	384

V.-W.

Varetransport under Krig, Beskyttelse af	251
Warrer, Kaptajn	403, 424
Vejrovsigt over Nord-Atlantehavet	68, 107, 140, 181, 212, 248, 279, 311, 358, 396, 432
Welius Davider	375
Verdenshøsten i 1912	47
Weserfloden, Sejladsen paa	374
Vesterhavet, Dampskibsselskabet	75, 125, 245
Viking, Dampskibsselskabet	125
Vindens Retning og Styrke	157
Wisbech Havn, Vanddybden i	35
»Volmer«s Undergang, Dpsk.	3, 25
»Volutno«s Brand, Dpsk.	373, 392
Vrag i Atlanterhavet, Farlige	384
Værnepligt til Søværnet, Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af	468

Ø.

Østasiatiske Kompagni, Det	105, 117, 128, 132, 139
--------------------------------------	-------------------------

Illustrationer.

Kaptajn Jens Jacob Hansen	3
Redningsmand Carl Jensen Sand	247
Mariager Fjord	434

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1913.

I.

Østersøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Vrag	744. 1009. 1124. 2322. 2458.	<i>Kåseberga</i> Fyr t.	1071
		<i>Åhus.</i> Afm. for.; Lystd. for.; Kltd. fl.; Afm. for.; Lystd. for.	22. 472. 506. 601. 1470
		<i>Sölvesborg.</i> Afm. for.; Besejling.	23. 91. 1793
		<i>Hellevik</i> Fyr for.	745
		<i>Karlskrona.</i> Lystd. udl.; Skydn.; Gr. 24.	681 882
		<i>Utklippan</i> E. Vrag; afm.; Oplysn.; do; Vraglystd. udl.; bortt.	837. 883. 1304. 1695 1757. 2024
		<i>Mjöö Sund.</i> Gr. afm.	2025
		<i>Kalmar</i> sund. <i>Utgrunden</i> Fyrsk. ind.; udl.	214 427
		<i>Kalmar.</i> Rett.	25
		<i>Borgholm.</i> Afm. for.	683
		<i>Timmernabben.</i> Afm. for.	684
		<i>Däman.</i> Afm. for.; Taagesign. for; do.	685. 1072. 1580
		<i>Runö</i> og <i>Vällö.</i> Afm. for.	686
		<i>Påskallavik.</i> Søm. udl.	935. 1010
		<i>Öland</i> SE. Driv. Vrag; indbjærget.	644. 680
		<i>Ölands Södra</i> Rev. Lys-Fltd. midl. omb; ind.	602. 2362
		<i>Ölands Södra Udde.</i> Fyrsk. udl.	2362
		<i>Öland.</i> <i>Färjestaden.</i> Bk. bortt.	687
		<i>Gottland.</i> <i>Hoborgs</i> Rev. Lys-Fltd. omb. midl. m. Lystd.; Lystd. midl. sl.; t.	428. 473 507
		<i>Fårö.</i> Afm. for.	937
		<i>Kylej.</i> Søm. udl.	936
		<i>Stile.</i> Søm. udl.	2130
		<i>Heligholmen.</i> Fyr t.	1305. 2323
		<i>Gotska Sandön.</i> Belysn. for.; do.	1306. 1696. 2509
		<i>Kopparstenarne.</i> Fyrsk. ind.; udl. og fl.	26. 508
		<i>Västervik.</i> <i>Idö Stångskär.</i> Fyr for.	1307
		<i>Stickskär</i> Fyr for.	1308
		<i>Smålandskusten.</i> <i>Storkläppen</i> Fyr. NE. Vrag; forg. eftersøgt	563. 603
		<i>Qvädö</i> og <i>Grindö.</i> Afm. for.	688
		<i>Östergötlands</i> Skærgaard. <i>Bokö.</i> Bk. nedl.	27
		<i>Arkö.</i> Bk. for. Farve.	1640
Danmark.			
<i>Langeland.</i> <i>Gulstav</i> E. Driv. Skydeskive.	425		
<i>Kjels-Nor</i> Fyr SW. Vrag; bortt.	89. 135		
<i>Rødsand.</i> Gr. tilt.	1303		
<i>Møen</i> Fyr S. Vrag uskl.; Belig.	136. 257		
<i>Møen.</i> <i>Hjelm-Bugl.</i> <i>Bochers-Grund.</i> Mindre Dybde	2129		
<i>Klinholm.</i> Havn midl. sp.	470		
<i>Bøgestrøm</i> Kltd. udl.; ind.	353. 2417		
<i>Faxe.</i> Fyr for.	2361		
<i>Stevns</i> Fyr S. Vrag afm.	2272		
<i>Bornholm.</i> <i>Ronne.</i> <i>Trindelen.</i> Søm. atter udl.	303		
<i>Hasle.</i> Fyr omb.	796		
<i>Nexø</i> S. <i>Salthammer-Rev.</i> Vrag bortt.	1424		
Sverrig.			
Sommerafm.	471		
Søm. til Opmaal.	600		
S.- og E.-Kyst.			
<i>Falsterbo</i> WSW. Vrag uskl.; Afm. ind.	60. 385		
<i>Falsterbørev</i> Fyrsk. Søm. midl. udl.; ind.	797		
<i>Falsterbørev.</i> Gr.; do., Rett.; Afm. for.	1125 1469. 1576		
<i>Blinda Segelskär.</i> Søm. fl., Gr.	1577		
<i>Trelleborgsredd</i> Fyrsk. midl. omb.	1070		
<i>Trelleborg.</i> Lystd. omb. midl.	881		
<i>Stafstens</i> Rev. Gr. fn., Søm. fl.	1578		
<i>Kullagrundet.</i> Gr. fn., Søm. fl.	1579		
<i>Smygehuk</i> SE. Driv. Kutter	1009		
<i>Ystad.</i> Afm. for.	426. 505		
<i>Sandhammeren</i> WSW. Vrag	90		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Viborg</i> Distrikt. Søm. udl.	1591	<i>Dagö S. Soelosund. Serro.</i> Fyr t.	2134
<i>Rankö.</i> Fyr for.	2232	<i>Ösel. Zerel (Svalferort).</i> Fyr for.	1592
<i>Kotka.</i> Mole bygg.	1760	<i>Saritscheff</i> Fyrsk. Udl. uds.	1902
<i>Wiro</i> Bugt. <i>Standart</i> Red. Gr. fn. . .	1897	<i>Lyserort.</i> Fyrsk. midl. ind.; udl.; ind.; udl. og Taagesign. for.; udl. 29. 63. 166. 356.	608
<i>Dalskär.</i> Fyr. fl.	1180	<i>Windau.</i> Fyr t.	2032
<i>Trångsund.</i> Søm. udl.	1522	<i>Libau</i> Fyrsk. ind.; udl.; Havne-Bestem.; Skydetd. ind.; Lystd. Belig.; do.; Td. udl.; Td. ind.; Fyrsk. forsynet m. Uvkl., Skydetd. udl.; Fyrsk. for.; Uddybn.; Fyrsk. for.; midl. omb. 167. 388. 389.	1134 1645. 1859. 1903. 2095. 2233. 2327. 2424. 2464
<i>Björkö Sund.</i> Gr. eksist. ikke.	2364	<i>Kejser Alexander III</i> Havn. Fyr ...	609
Rusland.			
Oplysn. om Fyrskibe	2326	Tyskland.	
Finske Bugt.			
E.-lige Del. Søm. udl.; Oplysn. om Gr. 1316.	1524	<i>Vinterafm.</i>	2033
<i>Neva.</i> Lossepl. afm.; Fyrsk. midl. omb. Oplysn.	1969. 2275. 2511	<i>Memel.</i> Fyr for.; Fyr t.	432. 749. 1970
<i>Lahta.</i> Fyr sl.	2133	<i>Kurisches Haff.</i> Fyr t.	2368
<i>St. Petersborg</i> Kanal. Vrag afm.; bortt. . .	1181 2462	<i>Steinbank.</i> Søm. udl.	1182
<i>Kronstadt.</i> Afm. for.; Td. omb. m. Lystd.; driv. Vrag	941. 1128. 1641	<i>Rinderort</i> Fyr. Oplysn.	2360
<i>Londons Grund</i> Fyrsk. S. <i>Ijorskaja.</i> Lystd. udl.; do.	1523. 1799	<i>Rossitten</i> Fyr. Oplysn.	2369
<i>Krasnaja Gorka</i> Pynt. Semafor- og Sign- Stat. nedl.	165	<i>Pillau.</i> Tel-Kab. udl.; Skydn.; do.; do.; Fyr t., do.; Fyrs Plads; Skydn. . .	138. 168 305. 798. 1427. 1646. 1860. 2277
<i>Koporskaja (Koporia)</i> Bugt. Gr.	1317	<i>Pillauer Rinne.</i> Løb og Afm. for.; Td. Belig.	2234. 2465
<i>Demanstén</i> NNE. Vrag; afm.	2365. 2463	<i>Frisches Haff.</i> Vrag afm.; Vrag; Vrag bortt.; do.; Vrag afm.; Vrag bortt.	696. 887. 1013 1135. 1474. 2135
<i>Seskär.</i> Søm. ind.	93	<i>Königsberger Rinne.</i> Dybde aft.	2370
<i>Srednaja Banke</i> NW. Gr.; afm.	1642. 1761	<i>Elbing.</i> Vrag; bortt.	2034. 2235
<i>Narva.</i> Afm. for.	695	<i>Schiewenhorst</i> og <i>Neufähr.</i> Søm. udl.	1593
<i>Lavensari.</i> Skær afm.; Lystd. udl.	1318. 1643	<i>Danziger</i> Bugt. Skydn.	169. 750. 1104. 2371
<i>Namsi</i> Banke W. Oplysn. om Gr.	1524	<i>Hela.</i> Oplysn. om Vrag	646
<i>Kap Altijanemi.</i> Søm. ind.	2093	<i>Rixhöft.</i> Oplysn. om Fyr	2136
<i>Kaspevig.</i> Oplysn. om Fyr	387	<i>Stolpmünde.</i> Taagesign. gives.	139
<i>Kapornemi</i> Bugt. Td. udl.	1898. 2031	<i>Stolpe</i> Banke. Lys-Fltd. i Orden.; Vrag afm.; uskl.	30. 510. 751
<i>Reval.</i> Skydn.; Afm. for.; Td. ind.; Indløb midl. sp.	695. 1073. 1129. 2276	<i>Poberow.</i> Bk. nedl.	1861
<i>Katherinendal.</i> Fyrtaarn for. Farve. . .	1525	<i>Oderbank.</i> Søm. beskadiget; i Orden 511.	799
<i>Kejser Peter den Stores</i> Havn. Uddybn.	838	<i>Adler-Grund</i> Fyrsk. ind.; udl.; i Drift; udl.; midl. omb.; udl. 170. 215. 433. 512. 889.	1475
<i>Nygrund (Novaja Mel).</i> Dybde, Søm. udl.	885	Vraglystd. sl.; t.; fl.; bortdr.; omb.; do.	260 390. 752. 1015. 2278. 2372. 2466
<i>Nargö.</i> Midl. Fyr t.	2366	<i>Swinemünde.</i> Vrag afm.; uskl.; Fyr for. til Forsøg; Skydn.; Afm. for.; Tid-Sign. indstil.	95. 216. 888. 1247. 1862. 1863
<i>Middelgrund.</i> Lystd. for.	430	<i>Eichstaden.</i> Oplysn. om Fyr; do.; Fyr- baake for.	1428. 1647. 1904
<i>Leontiva (Leontjev)</i> Banke. Lystd. udl.; udl.; Oplysn.	94. 1762. 1899	<i>Stettiner Haff.</i> Fyrsk. ind.; udl.	64. 434
<i>Baltisk Port.</i> Fyrs Brtd.	259	<i>Grosses Stettiner Haff.</i> Vrag afm.; bortt.; mindre Dybde. 1763. 1802. 1905	1864
<i>Packerotsgrund.</i> Afm. for.	1130	<i>Kleines Haff.</i> Skydn.; do.; do. 697. 1703	261
Østersøen.			
<i>Moonsund.</i> Afm. for.; Gr.; Afm. for.; Afm.; do.; Vrag; do. 431. 1074. 1131.	1644 2094. 2367. 2512	<i>Papenwasser. Leitholm.</i> Taagesign. . .	261
<i>Apollon (Apollo)</i> Banke. Hindr., Søm. udl.	2094	<i>Koserow.</i> Td. ind.	1704
<i>Riga</i> Bugt. <i>Larina.</i> Lystd. udl.; Oplysn.	1800	<i>Greifswalder Oie.</i> Fyr for.; For. ops.; Fyr sl., midl. Fyr t.; midl. Fyr fl.; do. 800.	890 1429. 2182. 2279
<i>Ösel. Arensburg.</i> Fyrbk. for. Farve. . .	1132	<i>Greifswalder Bodden. Freesendorfer Haken.</i> Fyr midl. sl.; t.	217. 306
<i>Ainesh (Hainasch).</i> Fyr t.; Gr.	886. 1702	<i>Gahlkower Hage.</i> Td. udl.	513. 699
<i>Rojen</i> Fyr for.	607	<i>Palmerort</i> Fyrsk. midl. ind.; udl. 140.	435
<i>Domesnæs.</i> Fyr midl. for.	1801	<i>Lauterbach.</i> Fyr t.	1526
<i>Dagerort</i> N. og W. Gr. afm.	1901		
<i>Nekman Grund.</i> Fyrsk. midl. omb.; udl. . .	28 62. 1133		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.		
<i>Sassnitz</i> . Fyr nedl., Ledemærke bortt.	698	Forsøgsbelysn., Td. ind.; do.; Fyr t.; Fyr for.; do.; Vrag 611. 647. 1705.	2374 2467
<i>Jasmund</i> Fyrsk. Forsøg m. Uv.-Sign. endt; Fyrsk. ind.; udl.; ind.; do.; udl.; Uv.- Sirene . . . 96. 218. 258. 974. 1075. 1381.	1648	<i>Strander</i> Bugt. Øvelser; Torpedoskyd- ning	1596. 1804. 2513
<i>Stralsund</i> . Borearb.; Uddybn.	1594. 1649	<i>Jägersberg</i> . Fyr t.	2374
<i>Gellen</i> . Vrag afm.	2425	<i>Friedrichsort</i> Fyr i Orden; Havnearb.; Arb. fuldført.	264. 391. 2426
<i>Gellenstrom</i> . Vrag afm.; bortt.	1476. 1971	<i>Kiel</i> . Øv.; Tel.-Td. fl.	839. 1136
<i>Plantagenet-Grund</i> . Søm. udl. til Opmaal.; ind.; Lys-Fltd. Belig.; fl.	1076. 1319. 2035 2373	<i>Kiel. Düsternbrook</i> Fyr t.; Tnd. opsat; t.	892. 1183. 1249
<i>Darsserort</i> . Td. fl. og for.; Opmaal.-Td. udl.	514. 610. 1248	<i>Schleimünde</i> . Fyrt. for. Farve	1972
<i>Wustrow</i> . Fltd. Belig.; drev. fra Stat.; Fltd. midl. ind.	263. 1077. 1803	<i>Slien</i> . Uddybn.; Søm. for.; Fyr t.; do.	172. 974 1653. 2468
<i>Femern</i> E. Opmaal.-Td. i Drift og ind.	1764	<i>Maasholm</i> . Nyt Farv. afm.	1805
<i>Warnemünde</i> NNW. Opmaal.-Td. udl.; ind.	1382. 1650	<i>Flensborg</i> Fjord. Lystd. udl.; Søm. for. Topbetegnelse; Lystd. udl.; Afm. for.;	307. 1478. 1865 2037. 2038. 2183
<i>Lübeck</i> . Trave. Belysn. for.; Fyr midl. sl.; t. og for.; do.	31. 515. 891. 1477. 1528	<i>Vandst.-Møalere</i> , Td. udl.	1805
<i>Dahmeshöved</i> E. Opmaal.-Td. udl.	1650	<i>Falshöft</i> . Fyrt. for Farve	1973
<i>Femern. Burgstaaken</i> . Td. ind.	1906	<i>Bredgrund</i> . Driv. Skydeskive; Vrag; bortt.	437. 1078. 2427
<i>Staberhuk</i> S. Opmaal.-Td. udl.; ind.	1527. 1651	<i>Kalkgrund</i> Fyrsk. omb. midl.; udl.; omb. midl.; udl. 1079. 1383. 1907.	2137
<i>Fehmernbelt</i> Fyrsk. Taagesign. i Uorden; i Orden	1. 65	<i>Middelgrund</i> . Lystd. sl.; t.	2282. 2428
<i>Strukkamphuk</i> . Forsøg m. Fyr.	1652	<i>Als-Sund</i> . Afm. for.; Gr.; Søm. for. Topbetegn.	648. 1016. 1478
<i>Fehmarnsund</i> . Gr.; Afm. for.	1595. 2280	<i>Kragesand</i> . Td. udl. til Forsøg	2183
<i>Hohwacht</i> Bugt. Forsøgsgenstd. udl.; ind.	171	<i>Flensborg</i> . Td. udl.	1806
	436		
<i>Kieler</i> Bugt. Mindre Dybde.	2281		
<i>Kieler</i> Fjord. Skydn.	474. 2036. 2236		

II.

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

Sundet.			
Danmark.			
<i>Gilleleje-Flak</i> N. Synsv. og Lysevne for.; midl. sl.; t.	976. 2138. 2375. 2429	<i>Kastrup</i> . Fyr t.	1866
<i>Hornbæk</i> NE. Vrag.	1017	<i>Kastrup-Knæ</i> og <i>Nordre-Røse</i> . Afm. for.	976 2097
<i>Helsingør</i> . Tid- og Vindsign. midl. oph.	1250	<i>Nordre-Røse</i> Fyr og <i>Dragør</i> Lodshus. Oplys- ning om Vandstands-Sign.	1185. 1251
<i>Espergjærde</i> . Fyr t.	1184	<i>Dragør Fort</i> . Fyr i Uorden	2515
<i>København</i> . Grænser for Reden	173	<i>Drogden</i> . Oplysn. om Puller; Fyrsk. fl.; do.	1321. 1765
Søminekorps. Øv.-Pl. afm.; Afm. ind.	612	<i>Søndre-Røse</i> NNW. Vrag; afm.; bortt.	1910. 1974 2098
Sign. for Skydning fra Forter	2039	<i>Kalleboer</i> . Fyrsk. udl.	1186
Vrag	2376	<i>Vester-Sandhage</i> S. Dybde over Vrag.	1320 2377
<i>Bomlobet</i> . Oplysn. om Taagesign.	97	<i>Amager</i> S. Vrag; eksist. ikke	649. 700
<i>Middelgrund-Fort</i> NE. Miner ind.	1529	<i>Søndre-Flint</i> . Kltd. udl.; ind.	1187. 2139
<i>Middelgrund-Fort</i> W. Afm. v. Lossepl. ind.	1908	<i>Flinterenden</i> . Palle fundet; Lystd. udl.	1479 1766
<i>Middelgrund-Fort</i> SW. Lossepl. afm.	1909	<i>Kjøge-Bugt</i> . <i>Avedøre</i> . Skydn.	1080
<i>Middelgrund</i> . Td. udl.; Vragvager for.	2283. 2329	<i>Kjøge</i> . Vrag afm.; bortt.; Afm. ind.	1975 2040. 2099
<i>Middelgrund</i> S. Lystd. for.	976. 2096	<i>Stevns</i> NE. Vrag afm.; bortt.	753. 893. 894
<i>Saltholm-Flak</i> NW. Kltd. udl.; ind.	357. 2470	<i>Stevns-Klint</i> . Vrag uskl.	265
<i>Saltholm-Flak</i> NE. Lystd. midl. sl.	2514		
<i>Saltholm-Flak</i> Fort NE. Driv. Flaade; Fyr forhøjes, Taagesign. fl.	392. 1137		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sverrig.		<i>Langeland N. Hov-Sand.</i> Vrag afm. 2472.	2516
Afm. for.	754	<i>Langelands W.-Kyst. Dagelykke.</i> Fyr for.	360
<i>Höganäs.</i> Fyr for.; Søm. udl.; Fyr for.;		<i>Sprogø S.</i> Lystd. ikke p. Stat.; udl.	438. 566
Afm.	895. 1322. 1430.	2041	<i>Sprogø ENE.</i> Bøjer midl. udl.
<i>Kullagunnarstorpsgrundet.</i> Kltd. midl. omb.			841
udl.	219.		2
<i>Hveen W.</i> Vrag afm.; fl.; indbjærget 1597.	2237	<i>Knudshoved-Flak.</i> Lystd. paasejlet; i Orden	33
	2328		67
<i>Landskrona.</i> Fyr for.	1807	<i>Slipshavn.</i> Fyr for.	977. 2100
<i>Norra Haken.</i> Lystd. midl. omb.	1018	<i>Nordenhuse.</i> Vrag bortt.	66
<i>Västerflacket.</i> Lystd. mid. sl.	2378	<i>Kjerteminde.</i> Fyrs Brtd. for.	1323
<i>Lundåkra Bugt.</i> Vrag bortt.	32	<i>Mullerup Havn.</i> Pulle; Oplysn. om Dybde	1191
<i>Malmö.</i> Karantæne-Ankerpl.; Lystd. midl.			1706
omb.; Taagesign. for.	701. 1252.	1976	<i>Kallundborg.</i> Havnearb.
<i>Klagshamn.</i> Søm. fl.; Gr.	1019.	1431	
<i>Skånör.</i> Oplysn. om Fyr.; Søm. bortt. 801.	1808		
Smaalands-Farvandet.			
Danmark.			
<i>Bøgestrom.</i> Dybde over Vrag.	2471	<i>Taastrup.</i> <i>Vemmenæs Bro</i>	266
<i>Hegnede Teglværksbro SW.</i> Vragtd.		<i>Ærø. Marstal. Laaen.</i> Løb uddybes.	2140
omb. m. Halmprik	220.	358	<i>Ærøskjøbing</i> Fyr. Brtd. for.; Forbud.
<i>Grønsund. Nyt-Løb.</i> Puller; Fyr og Søm.			1081
fl.	1020.	2330	<i>Søby.</i> Fyr for.
<i>Hestehoved-Dyb.</i> Pulle fn.; Oplysn. 755.	1020		1480
<i>Fejø. Dybvig (Dybets)-Havn.</i> Belysn. og			802. 1139
Afm. for.	1138	Lille-Bælt.	
<i>Staalby.</i> Arb. v. Telegrafkabel.	1809	Danmark.	
<i>Bandholm-Rende.</i> Afm. for.	1867	<i>Helmæs-Bugt.</i> Stoppepligt ved Toldsted	
<i>Oreby-Skov.</i> Skydepl. afm.	896.	bortfaldet	1192
<i>Karrebæk-Fjord.</i> Skydepl. afm.	897.	<i>Kolding.</i> Fyr t.	2042
<i>Kirkegrund.</i> Kltd. udl.; omb. m. Vinter-	1189	<i>Strøb.</i> Taagesign. for.	756
søm.	393.	<i>Fredericia.</i> Skydn.; Havnearb., Adv.; Taa-	
	2379	gesign. for.; do.; Fyr t.	3. 567. 898.
			1140
			1868
Store-Bælt.			
Danmark.			
<i>Driv.</i> Vrag.	394	Tyskland.	
<i>Nakskov-Fjord.</i> Lange Havn. Søm. udl.	1190	<i>Als. Augustenhof.</i> Oplysn. om Fyr.	2430
<i>Kobberdyb N.</i> Søm. fl.	359.	565	<i>Als N.</i> Vrag afm.; Oplysn. om Vrag; bortt.
			1481
			1654. 1911
		<i>Gjønner-Fjord.</i> <i>Barsø-Grund S.</i> Lystd. udl.	439
			613
		<i>Aarø-Sund.</i> Bk. for.; Søm. fl.; Søm. for.	568
			803. 1482
		<i>Aarø.</i> Fyr for.	440

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat.		<i>Tidsvilde.</i> Skydn.	1194
<i>Kullen W.</i> Vrag; Belig. og Afm.; Vrag.		<i>Isefjord.</i> Stoppepligt ved Toldsted bort-	
uskl., Prik ind.	174. 221. 517.	faldet	1195
<i>Store-Middelgrund.</i> Lystd. forsv.; paa Pl.	1707	<i>Hundsted.</i> Fyr nedl.; Hjælpefyr; Op-	
	1767	lysning	141. 1432. 1598
<i>Store-Middelgrund NE.</i> Vrag	1657	<i>Roskilde-Fjord.</i> <i>Roskilde N.</i> Skydepl.	
		afm.	899. 1196
Danmark.		<i>Jægerspris.</i> Skydn.	1599
<i>Lysegrund NNE.</i> Vrag afm.; uskl.	979. 1253	<i>Lamme-Fjord.</i> <i>Sidinge Møller</i> eksist.	
<i>Lysegrund W.</i> Vrag; forg. eftersøgt 1141.	1193	ikke.	310

	Løbe-Nr.
Holbæk-Fjord. Søm. udl.	614. 702
Inder-Bredning. Skydepl. afm.; Flaader udl.; Skydepl. afm.	900. 1082. 1197
Inder-Bredning. Dronningedysse W. Vager udl.	1810
Sejro-NW.-Rev. Lys-Fltd. sl.; t.	2331. 2380
Hatter-Barn. Lystd. Synsv. og Lysevne for.	978. 2141
Falske-Bolsax. Kltd. udl.; Lystd. udl. og Kltd fl.; do.; do.; Kltd. omb.	978. 2101. 2238. 2431
Lille-Grund N. Synsv. og Lysevne for.	978. 2141
Odense-Fjord. Kltd. udl.; omb.	396. 2431
Juelsminde. Havn sp.; aabnet.	395. 942
Horsens-Fjord. Alro-Hage. Søm. Belig.	309
Haldrup Mark. Fyr forstk.	757
Horsens. Dybde aft.	703
Samso E. og W. Skydn.	804
Besser. Møller bortt.	1142
Ballen. Fyrs Brtd.	842
Svane-Grund. Nat-Skydn.	1198. 1384
Hov-Sælviq. Arb. v. Telegrafkab.	1811
Tuno-Knob. Skydevagere udl.; ind.	901. 1812
Aarhus. Belysn. for.	2142
Ebeltoft. Søm. udl.; for.	651. 758
Mosel-Grund. Lystd. Lysevne og Synsv. for.	978. 2141
Kyholm N. Vrag afm.; do.; bortt.	1869. 1912. 1977
Fornæs Fyr. Taagesign. midl. oph.; for.; gives atter.	902. 978. 1254
Anholt NW. Vrag; afm.; Belig.; uskl.	475. 518. 569. 903
Anholt Havn. Dybde aft.; Dybde.	175. 759
Tangen. Lys-Fltd. i Uorden; i Orden; Lystd. udl.; Rett.; Lystd. udl.; do.	267. 311. 978. 1021. 2102. 2239
Randers-Fjord. Td. omb. m. Vintersøm.; Oplys. om Besejl.	222. 398
Udbyhøj. Stoppepligt ved Toldsted bortfaldet.	1199
Mariager-Fjord. Løb uddyb. og afm.; do.; Rett.	1655. 2184. 2332
Als-Odde. Stoppepligt ved Toldsted bortfaldet.	1200
Dania Cementfabrik. Vrag afm.	1255
Østlige-Knold E. Søm. for.	68. 361. 441
Læsø S. Silde-Røn. Lystd. ind.; udl.	904. 1324
Læsø NW. Vrag afm.; uskl.	570. 1656
Sverrig.	
Midl. Fyr.	1385
Torekov. Fyr t.; do.	1708. 1978
Falkenberg. Dagmærker paa Fyr.	268
Varberg. Havnefyr for.	223. 704
Klockfoten. Kltd. omb. for Vinteren; udl.	142. 615
Malø NW. Kaggebådan. Vrag afm.; uskl.	519. 1201
Stora og Lilla Varholmen Fyr for.	1326. 2103
Göteborg-Kungälv. Midl. Belysn.	1813

	Løbe-Nr.
Göteborg Skærgaard. Stora Oset. Fyr nedbrændt; Fyr opf.; do.	362. 1202. 1709
Stora Dyrö Fyr for.	1327
Bohuskusten. Afm. for.	652

Limfjorden.

Danmark.

Christianshaab. Oplysn. om Fyr.	1913
Nibe. Dybde aft.	1483.
Frederik den VII's Kanal nedl.; Fyr sl.; Søm ind.	843. 1143. 2432
Løgster-Grunde. Bestem. om Lodstvang for.	1325
Livø NW. Vrag.	805
Mors. Skarre-Hage. Bro opf.; Rett.	980. 1256
Thyborøn-Kanal. Vandst.	34. 176. 365. 442
520. 571. 616. 705. 760. 943. 1144. 1436	
1660. 1870. 2143. 2284. 2333. 2474	
Lystd. ind.; udl.; Løb for.; Fyr sl.; Oplysn. om Fyr, Løb afm.; Fyr fl.; Løb afm.; Belysn.; do.; do.; Belysn. og Afm. upl.; Fyr for.; do.	177. 269. 476. 520. 571. 705. 2144. 2185. 2284. 2333
2381. 2433. 2473	
Gaaseholm-Løb. Dybde.	616. 705
Thyborøn-Tange S. Fyr sl.	571

Skagerrak.

Driv. Vrag.	2475
------------------	------

Danmark.

Skagen. Lodsdamper midl. omb.	806
------------------------------------	-----


Sverrig.

Midl. Fyr.	1385
Bohuskusten. Byfjärden. Søm. udl.	1433
Svartskär Fyr for.	1328

Norge.

Fyr t.	1814. 2104
Kristiansfjord. Gr.; Fyr t.	1203. 2104
Frederikshald. Svinesund. Dybde.	1204
Tristengrund. Uvkl. udl.; Rett.	981. 1386. 1710
Hvaler. Arsholmløpet. Gr. Belig.	1205
Leiestenen. Fyr for.	1329
Frederiksstad. Bælgenbaan. Gr. tilt.	477
Nøtterø E. Gr. fn.; Afm. for.	2186
Moss Kanal. Fyr t.	1434
Svelvikstrømmen. Uddybn.	807
Tønsberg. Vakerholmen Fyr for.	1206. 1330
Svenør SW. Søm. fl.	363
Danholmen. Oplysn. om Fyr.	1207
Jomfrulandsrenden. Baaer fn.	1484
Lyngørleden. Jesøskjær. Fyrl. t.	1979
Ytre Ulvø S. Maagegrunden. Kltd. udl.	982. 1022

N.-lige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Vrag. 69. 274. 312. 521. 1711. 1871. 2105. 2145		
Driv. Søm.....	572	
Grønland.		
<i>Julianehaab</i> Distrikt. Bk.....	1530	
Rusland.		
<i>Hvide Hav.</i> Gr.....	1331	
<i>Intzi.</i> Fyr midl. for.....	1872	
<i>Dolgaya Bugt NE.</i> Skær.....	1145	
<i>Yukanskie.</i> Bk. opf.....	1873	
<i>Sujatoi Noss.</i> Issign.; for.....	844. 1387	
<i>Onega Bugt. Purluda.</i> Fyr t.....	2187	
<i>Solovetz. Samba.</i> Fyr t.....	2146	
<i>Studentz N.</i> Gr.....	1257	
<i>Kem. Popov.</i> Fyrs Belig.....	2518	
<i>Paskanetz N.</i> Gr.....	1658	
<i>Rybatschi Halvø. Store Korabelnaja Bugt.</i>		
Bk. opf.....	2240	
Norge.		
Oplysn. om Fyr. 1258. 1332. 1435. 1485. 1600		
1659. 1712. 1768. 1980. 2106. 2241		
<i>Finmarken. Gjesvær.</i> Gr.....	2382	
<i>Nordlenangen.</i> Fyr t.....	1815	
<i>Rusholmen Fyr SE t. E.</i> Gr. fn.....	522	
<i>Senjen. Bergsfjorden. Flatneset NW.</i> Gr.		
afm.....	1713	
<i>Vesteralen. Risøysund (Risøysund).</i> Ud-		
dybning.....	983	
<i>Ofofjorden. Herjangen.</i> Gr.....	1208	
<i>Lofoten. Reine.</i> Gr.....	1209	
<i>Gimsøstrømmen.</i> Gr. fn.....	1914	
<i>Svolvær.</i> Fyr upl.....	35	
<i>Molldøren.</i> Baae afm.....	2188	
<i>Bodø W. Briksvær.</i> Gr.....	1210	
<i>Selsevik.</i> Fyr t.....	1915	
<i>Helgeland. Brønnøysund.</i> Løb sp., Fyr		
midl. sl.; atter t.....	1486. 1714	
<i>Nordland. Vestre Brønnøysund.</i> Uddybn. 808		
<i>Rørvik. Kirkesundet.</i> Gr.....	1715	
<i>Røde Fyr SW.</i> Gr.; do.....	1211. 1716	
<i>Trondhjemsleden. Smølen E. Hitteren S.</i>		
Dybde aft.....	1487	
<i>Kristiansund WSW. Ekiløvik.</i> Gr.... 809		
<i>Hustadviken. Stopleleden.</i> Gr.....	1717	
<i>Romsdal. Bud.</i> Fyr t.....	399	
<i>Søndmøre. Harø.</i> Fyr t.....	984	
<i>Harøfjorden.</i> Afm.....	1488	
<i>Aalesund. Bredsundet.</i> Dybde aft. . . 2189		
<i>Flaavær. Juklebaae.</i> Mindre Dybde. 1489		
<i>Juklebaae og Hornbaae.</i> Dybde aft... 1489		
<i>Uljstenvik.</i> Gr.....	1718	
 <i>Flaavarleden. Lerboen.</i> Søm. udl... 2383		
<i>Batalden W. Søndre Kvitingflu.</i> Baae fn. 1490		
<i>Askroven E. Baaer fn.</i>	1491	
<i>Søndfjord. Smelvær.</i> Gr. fn.....	1916	
<i>Hellersø. Haasten. Hammeren.</i> Baae afm. 1492		
<i>Sognefjorden. Losnø.</i> Gr.; Oplysn. om do. 1493		
	1917	
<i>Sognesjøen. Næsø E.</i> Gr. fn.....	1918	
<i>Radøundet. Aversund NW.</i> Gr. fn. 1919		
<i>Gjetingen.</i> Fyr midl. sl.....	523	
<i>Bergen NW. Lygrefjorden.</i> Gr.....	1719	
<i>Hjellefjorden.</i> Oplysn. om Baae.....	1494	
<i>Radøund.</i> Søm. udl.....	2476	
<i>Hardanger Fjord.</i> Fyr t.....	1874	
<i>Boknesund.</i> Søm. ind.....	1495	
<i>Jæderen.</i> Lys-Fltd. midl. omb.....	1212	
<i>Kolnerholmen.</i> Fyr t.....	1920	
Danmark.		
<i>Hanstholm Læmole.</i> Fyr t.....	2190	
<i>Vorupør Læmole.</i> Fyr midl. sl.; t... 314. 364		
<i>Thyborøn.</i> Lys-Fltd. t.; drev.; paa Stat.;		
omb.; udl.; sl.; t.; sl.; t. 4. 443. 573. 845. 1531		
2285. 2334. 2384. 2477		
<i>Nyminderegab.</i> Fyr nedl.....	1083	
<i>Blaavands-Huk Fyr.</i> Rad.-Tel.-Stat. aabnes 2519		
<i>Horns-Rev. Cancer.</i> Lystd. omb. m. Lys-		
Fltd.....	2147	
<i>Søren Bøvbjergs-Dyb S.</i> Synsv. og		
Lysevne for.....	985. 2043	
<i>Graadyb.</i> Lystd. midl. ind.; udl.; Dybde		
aft.; Td. fl.; do. 98. 178. 224. 315. 524. 1532. 1720		
<i>Føvrfeld</i> Lystd. midl. ind.; udl.. 70. 224		
Tyskland.		
<i>Sommerafm.</i>	366	
<i>Vinterafm.</i>	2044	
<i>Lister Dyb. Tds. Pl.</i>	1921	
<i>Sidd. List-Pegelhaus.</i> Fyr t.....	2286	
<i>Røde Klif.</i> Fyr t.....	810. 1533	
<i>Amrumtief.</i> Løb for.....	944	
<i>Amrum.</i> Fyrlinie Adv.....	617	
<i>Amrumbank</i> Fyrsk. midl. omb.; udl; Stat.-		
Td. forsyn. m. Spejl.....	1661. 2045. 2287	
<i>Hever Munding W.</i> Vrag forg. eftersøgt.. 179		
<i>Mittelhever.</i> Afm. for.....	1769	
<i>Eider</i> Fyrskib. Vrag; afm.; midl. omb.;		
udl.; Vrag bortt.; Vrag... 1496. 1534. 1661		
2045. 2335. 2386		
<i>Eider Galliot</i> Fyr- og Lodsskib midl. ind.,		
Afm. upl.; Fyr- og Lodsskib udl. og fl. 99. 270		
<i>Eider.</i> Duc d'Alber opf.; Afm. for.; Lystd.		
udl.....	618. 1437. 1602	
<i>Helgoland WNW.</i> Vrag afm.; Afm. ind.;		
Vrag afm.....	1816. 2046. 2434	
<i>Helgoland NE.</i> Vrag afm.; Adv.; Vrag afm.;		
Vrags Belig.; bortt. 400. 525. 905. 1259. 1389		
<i>Helgoland SE.</i> Driv. Skiver.....	479	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Helgoland.</i> Fyr midl. upl.; Taagesign. for; Fyr perm.; Fyr t.; Taagesign for.; Afm. for.; do.; do.; Nat-Stormvarsl. m. elektr. Lysk.; Afm. for.; Stormvarsel-Sign. for.; Afm.... 36. 478. 619. 706. 1023. 1388. 1601	2385	<i>Wremertief.</i> Fyr for.....	273
<i>Loreleybank.</i> Søm. for.....	2191	<i>Einswarden.</i> Fyr t.....	906
<i>Büsum.</i> Tnd. af Fyr opsat.; Fyr t., Fyr sl.; Lysvinkel indsat; Havnearb. endt..	846 1922. 2192. 2478	<i>Juliusplate.</i> Fyr t.....	1147
<i>Kronenloch.</i> Afm. for.....	1438	<i>Bremerhaven.</i> Fyr midl. sl., Lystd. udl.; Vrag afm.; bortt.; Lystd. ind. 317. 402. 528	621. 2337
<i>Norder- og Süderpiep.</i> Afm. for.....	1770	<i>Geestemünde.</i> Bk. fl.....	812. 1664
<i>Russenloch.</i> Afm. for.....	707	Jade.	
<i>Nordergründe.</i> Opmaal.-Td. udl.; ind. 620. 761		Forsøgsgenst. udl. Afm. for.; udl.; ind. 272. 403	1722. 2339
<i>Elbe I</i> Fyrsk. NW. Vrag afm.; Oplysn.; Afm. for.; Vrag bortt... 444. 480. 526. 1439	2288	<i>Øvelser</i>	622
<i>Elben-Weser.</i> Driv. Vrag; Oplysn. om Vrag	2386	<i>Jade og Wangerogg.</i> Skydn... 484. 1721. 2150	907
Elben.		<i>Wangeroog.</i> Forbud.....	907
Vrag.....	37. 180. 316. 2290	<i>Schillighörn.</i> Fyr perm.; Nat-Stormvarsel- Sign. oph.....	71. 2338
Sign. og Oplysn. vedr. usædv. Tildragelser	481	<i>Minsener Sand.</i> Fyrsk. midl. omb.; udl. 529	987
<i>Elbe I</i> Fyrsk. omb.; do.; Prøver; do. 1333. 1875	1876. 2193	<i>Innenjade.</i> Forsøgsgenst. ind.; Øvelser..	1878 1928
<i>Elbe III</i> Fyrsk. NW. Vrag; uskl... 1024. 1146		<i>Wilhelmshaven.</i> Fyr og Taagesign.	578
<i>Elbe V</i> Fyrsk. Ombytn.; Oplysn. om Vrag	2435	<i>Geniusbank S.</i> Dybde aft.....	2388
Fyrsk. <i>Elbe V-Brunsbüttelkoog.</i> Belysn. og Afm. for.; do. 1924. 1981		<i>Vareler</i> Farvand. Forsøgsgenst. Belig; Sprængn.-Øv.; Forsøgsgenst. ind.; do.	225. 404. 709. 1722. 2339
<i>Mittelgrund.</i> Forsøgslystd. ind. 271		<i>Arngast.</i> Bifyr midl. sl.....	847
<i>Cuxhaven.</i> Sprængn.; Havnearb.; Skydn.; Øv.; Havnearb.; do.; do.; Forsøgsgenst. udl.; Skydn... 144. 367. 401. 574. 986. 1084	1334. 1925. 2243	Østfrisiske Øer.	
<i>Osteriff.</i> Fyrsk. fl.....	1213	<i>Norderney</i> NW. Kabeltd. midl. udl.....	1773
<i>Ostemündung</i>	2289	<i>Norderney</i> Fyrsk. midl. fra Stat.....	2520
<i>Ostebank.</i> Td. omb. m. Lystd.; Td. fl.; Lystd udl.....	708. 1981. 2148	<i>Norderney.</i> <i>Riffgat.</i> Td. udl.....	2107
<i>Brunsbüttelkoog-Sösmerhusen.</i> Fyr t. 1440. 1603		<i>Dovetief.</i> Afm. for.; Lystd. omb. 72. 1390	1260
<i>Brunsbüttelkoog.</i> <i>Kaiser Wilhelm</i> Kanal. Taagesign.	2244	<i>Juist.</i> Oplysn. om Bk.....	1260
<i>Brokdorf.</i> Hindr. afm.; bortt..... 1497. 1604		<i>Borkum.</i> Skydn.....	368. 710. 1605. 1879
<i>Bielenberg.</i> Vrag afm.; bortt..... 575. 811		<i>Borkum</i> NNW. Driv. Skive.....	2108
<i>Möjenhörn.</i> Fyr t.....	1926	<i>Borkum-Riff</i> Fyrsk. WSW. Vrag....	274. 312
<i>Bönhasensand.</i> Lystd. omb. m. Bktd.; Td. for.....	482. 2436	Ems.	
<i>Köhlbrand.</i> Fyr t.; Td. udl.; Afm. for. 527. 576	1982	Afm. for.; Td. fl.; Afm. for.; do.; do.; Vrag; afm.... 654. 764. 813. 945. 1025. 2437. 2480	143
<i>Alter Köhlbrand.</i> Tollerort Fyr nedl.	483	<i>Mövensteert Nord</i> Fyrsk. Oplysn. om Ind. 143	2521
Weser.		<i>Ballonplate.</i> Vrag.....	5
Skydn.	577	<i>Emshörnplate.</i> <i>Kampen.</i> Gr. tilt., Fyr for. 1606	1666
Afm. for.	762. 2149. 2337. 2387	<i>Dukegat.</i> Td. fl.....	1666
<i>Weser</i> Fyrsk. NW. Vraglystd. omb.; ind.	2479	<i>Emden.</i> Ledefyr for.; Oplysn.....	1665. 2194
<i>Weser</i> Fyrsk. midl. omb.; ind.....	445. 1214	Holland.	
<i>Nordergründe.</i> Td. udl. til Forsøg; ind.;	1663 1877	<i>Sommerafm.</i>	405
<i>Hoheweg.</i> Semafor midl. ud af Virksomhed; atter i Virksomhed, Vandst.-Sign. 1214. 1771		<i>Vinterafm.</i>	1983
<i>Fedderwarder</i> Farvand. Indløb for.....	653	<i>Ems.</i> Td. fl.....	1929
<i>Robbenplate.</i> Bk. opf.; Fyr t.; Fyr t., Taagesign. 1772. 1927. 2047		<i>Wester-Ems.</i> Td. omb.....	1607
<i>Kleinensiel.</i> Fyrs Brtd.	763	<i>Rottumeroog.</i> Fyr for.....	1984
		<i>Oostfriesche Gaatje.</i> Lystd. for.....	1261
		<i>Watum</i> Bugt. Dybde aft.....	181
		<i>Schiermonnikoog.</i> Fyrtaarns Farve.....	1667
		<i>Blauwe Stenk.</i> Gr. tilt.; Td. fl.....	655
		<i>Eierlandsche gat.</i> <i>Vliehors.</i> <i>Robbebol.</i> Bk. nedl.	988

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>South-East Cackle.</i> Td. fl.; Dybde aft. 1085.	1443	Skotland.	
<i>Winterton Ness.</i> Oplysn. om Fyr	1501	<i>Firth of Forth.</i> Adv. m. H. t. Bjærgningsforetagender; Bjærgn. endt.	232. 820
<i>Smiths Knoll.</i> Fyrsk. Oplysn.; Belig; Lystd. bortdr.; Lystd. paa Stat.	320. 1988 2293. 2343	<i>Skaleraw.</i> Vrag bortt.	2483
<i>Newarp</i> Fyrsk. Vrag uskl.; Gr.	229. 1337	<i>Oxcars Fyr</i> for.	2522
<i>Woull</i> Fyrsk. Taagesign. for.	280. 853	<i>Tay.</i> Skydning; Afm. for.	1776. 2441
<i>Haisbro'</i> Fyrsk. W. Vrag afm.; uskl.	321. 715	<i>Dundee.</i> <i>Beacon Rock</i> Fyr midl. sl.; t.; for.; for	282. 324. 1338. 1990
<i>Leman and Ower.</i> Oplysn. om Lystd.	322	<i>Montrose.</i> Dybde aft.	718
<i>Race Bank</i> S. Vrag usk.	230	<i>Peterhead.</i> Taagesign.; Havnearb.	1028. 1218
<i>The Wash. Lynn Well.</i> Fyrsk. fl.	2153	<i>Dornoch Firth.</i> Gr.	1339
<i>Boston Deeps.</i> Vrag	1502	<i>Moray Firth.</i> <i>Buckie.</i> Belysn. for.	1991
<i>South Inner Dowsing.</i> Td. fl.	490. 716	<i>Cromarty Firth.</i> Forbjerge for. Navn.	1992
<i>Dudgeon.</i> Fyrsk. Belig.	2049	<i>East Sutor Spit.</i> Gr. tilt.	1821
<i>Cromer Knoll.</i> Fyrsk. Belig.	2049	<i>North Sutor Spit.</i> Lystd. fl.	1993
<i>Outer Dowsing.</i> Lystd. omb. m. Lys-Fltd.	281	<i>Nigg Sands.</i> Bk. opf.	184
<i>Swarte Bank</i> Fyrsk. for.; fl. og for.	660. 1989	Ørken Øerne.	
<i>Swarte Bank</i> N. Gr. eksist. ikke; Gr.	183. 2196	<i>Horse Sund</i> og <i>Copinsay.</i> Dybde aft. og Fyr opf.	2198
<i>Humber.</i> Vrag afm.; bortt.; Afm. for.; Opmaal.; Vrag; Opmaal.; Vrag bortt.; Opmaal. fuldf.; Afm. for.; Vrag	627. 717. 854 950. 1444. 1537. 1538. 1671. 2154. 2440	<i>Copinsay Pass.</i> Dybde aft.	2344
<i>Immingham</i> Dok. Havnesign. for.; Taagesign.; Fyr nedl.	105. 409. 581	<i>Sanday.</i> <i>Start Point</i> Fyr for.	909. 1149
<i>Newsham Booth</i> og <i>Salt End.</i> Fyr nedl. og Taagesign. gives.	2155	Shetlands Øerne.	
<i>North Killingholme.</i> Fyr t.; Taagesign.	1930 2050	<i>Lerwick.</i> <i>Loofa Baa.</i> Fyr t.	185
<i>Hull.</i> Lystd. fl.; Taagesign.; Fyr nedl.	231 409. 628	<i>Unst.</i> <i>Balta</i> og <i>Uyea</i> Sund. Gr.	2199
<i>Tees</i> Flodmunding. Td fl.	2294		
<i>Hartlepool.</i> Havn sp., Fyr sl.; Løb sp.; Løb saabnet og Løb sp.	323. 2051. 2197		
<i>Tyne.</i> Dybde	2395		
<i>Blyth.</i> Fyr t.	629		

V.

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

Frankrig.			
<i>Boulogne.</i> Dybde aft.; Skydepl., Td. ind.	1086 2109	<i>Undervandsbaade</i> er neddykket	149. 952 1931. 2295. 2296
<i>Somme</i> Bugt. Vrag afm.; Belig.	910. 1087	<i>Mont Saint-Michel</i> Bugt. <i>La Houle sous Cancale</i> Fyr for.	1267
<i>Saint-Valéry-en-Caux.</i> Fyrs Brtd. for.	2052	<i>Saint Malo.</i> Lystd. fors. m. Uvkl.; Vrag afm.; Uvkl. bortt.	1031. 1672. 2485
<i>Havre.</i> Vrag afm.; bortt.; Vrag afm.; do.; Vrag forsv.	106. 148. 719. 951. 1029	<i>Tréquier.</i> <i>Corbeau.</i> Bk. genopf., Td. ind.	1932
<i>Le Havre.</i> Fyrsk. udl.; perm., Taagesign., Td. fl.	8. 1030	<i>Le Four.</i> Fyr for.	1150. 1445. 1673
<i>Seine.</i> <i>Ratelets.</i> Lystd. fl.	1822	<i>Ouessant.</i> <i>Créac'h</i> Fyr. Hertz. Taagesign. for.	9
<i>Ratier S. O.</i> Lystd. fl.	186	<i>La Jument.</i> Taagesign. midl. oph.	1340
<i>Passe Sud.</i> <i>Trouville.</i> Td. fl.	1539	England.	
<i>Trouville.</i> Oplysn. om Fyr	410	<i>Fyr</i> ophørt at brænde om Dagen	1994
<i>La Dives</i> Munding. Vragtd. ind.	41	<i>Kanal</i> Øerne. <i>Alderney.</i> <i>Quenard Point</i> Fyrs Belig.; Oplysn. om Fyr.	107. 2156
<i>Ouistreham.</i> Havnearb. endt.	1394	<i>Serk.</i> <i>Point Robert.</i> Fyr og Taagesign.	630 720. 2157
<i>Courseulles.</i> Fyr for.	1032		
<i>Saint-Vaast-la-Hougue.</i> Gr. fn.	1823		
<i>Barfleur.</i> <i>Maumières.</i> Bk. opf.	2484		
<i>Cherbourg.</i> Fyr; Belysn. for.; Fyr for.; Ankerpl.; Zoner, som bør benyttes, naar			

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Dover.</i> Taarn nedrevet; Kabler udl., Ankering forbudt.....	2158.	2248	
<i>Admiralty harbour.</i> Indløb midl. sp.; Fyr nedl.; Indløb midl. sp....	74. 721.	1446	
<i>Royal Sovereign Shoals.</i> Magn. Forstyr....		1088	
<i>Newhaven.</i> Vrag uskl.....		233	
<i>Brighton.</i> Vrag uskl.....		1151	
<i>Chichester.</i> Vrag uskl.....		234	
<i>Spithead</i> Indsejling. Td. udl. til Forsøg; ind.; Adv. m. Opmaal.-Arb.; Opmaal. endt; Td. udl. til Forsøg; ind.....	235. 325. 821. 1395.	411 1503	
<i>Spithead.</i> Vrag; afm.; forbudt Ankerpl.; Vrag bortt.....	236. 722. 1268.	1269	
<i>Mother Bank.</i> Grundpiller opf., Lystd. udl.; Grundpiller bortt., Afm. ind....		1611 1933	
<i>Nomans Land.</i> Grundpiller opføres, Lystd. udl.....		1933	
<i>Portsmouth.</i> Td. flyt.....		1934	
<i>Stokes Bugt.</i> Piers Belig., Td. ind.....		187	
<i>Solent Channel.</i> <i>Lepe Middle.</i> Vrag afm.; bortt.....		1341. 1995	
<i>Poole.</i> Dybde; Lystd. udl.....	42.	2053	
<i>Anvil Point Fyr.</i> Taagesign. for.....		2486	
<i>Portland.</i> Havneindløb midl. lukket, Lystd. udl.....		326 283	
<i>Brixham.</i> Bølgebryder for.....		283	
<i>Plymouth Sund.</i> Uddybn.; Vrag afm....	661.	1882	
<i>Asia Pass.</i> Boreforetagender.....		953	
<i>Devonport.</i> Bro byg., Fyr t., Fyr sl....	1726		
<i>Eddystone Fyr.</i> Nødsign.....		1089	
<i>Lizard.</i> Uvkl. midl. ind.....	237.	1674	
<i>Penzance Bugt.</i> <i>Newlyn.</i> Fyr t.....		993	
<i>Scilly Øerne.</i> <i>Bishop Rock.</i> Kl.-Uvkltd. ind.; Fyr for.....		188. 822	
<i>Round Island.</i> Taagesign.-Stat. opr.; do.....	491.	1727	
<i>Seven Stones Fyrsk.</i> Uvkl. anbringes.....		1540. 2249	
<i>Trevoise Fyr.</i> Taagesign. gives.....		238	
<i>Bristol Kanal.</i> <i>Bridgewater Bugt.</i> <i>Gore.</i> Kltd. omb. m. Lys- og Kltd.....	1824.	2487	
<i>Clevedon.</i> Lystd. udl.; Td. omb. m. Lystd.....	1825.	2442	
<i>Cardiff.</i> Undersøg.-Ankerpl.....		632	
<i>Barry.</i> Vrag; Undersøg.-Ankerpl.; Vrag uskl.....	108. 631.	662	
<i>Welsh Hook Sand.</i> Vrag uskl.....		239	
<i>Cockburn.</i> Lys-Kltd. fl.....		10	
<i>Milford Haven.</i> Vrag uskl.; Td. fl....	189.	1090 1935	
<i>East Pennar Point.</i> Oplysn. om Fyr.....		994	
<i>Aberystwith.</i> Gr.; Fyr.....	1342.	2110	
<i>Carnarvon Fyrsk.</i> Uvkl. anbringes.....	1541.	2250	
<i>Menai Stræde.</i> <i>Friars Weir.</i> Fyr t.....		109	
<i>Liverpool Bugt.</i> <i>Mersey Floden.</i> Taagesign. for.; Vrag afm., Afm. for.; Lys-Kltd. ind.; Afm. for.; do.; Vrag. 40. 447. 663. 823.....		954 1343. 2297	
<i>Mersey.</i> <i>Pluckington Bank.</i> Lystd. fl.....		190	
<i>Bidston.</i> Fyr sl., Signal-Stat. nedl....	1777		
<i>Crosby Channel.</i> Afm. for.....		2488	
<i>Queen's Channel.</i> Oplysn. om Td.; Vrag afm.; Afm. for. . 1219. 1612.....		2488	
<i>North west Fyrsk.</i> Belig.....		855	
<i>Preston.</i> Vrag afm.; bortt.....	1344.	2201	
<i>Morecambe Bugt.</i> <i>Haws Point Fyr</i> fl.....		1091	
<i>Whitehaven.</i> Taagesign. midl. oph.; oph.....		1033 1826	
Skotland.			
<i>Galloway.</i> <i>Crammag Head.</i> Fyr t.....		240	
<i>Campbellton Loch.</i> <i>Davarr.</i> Taagesign.....		1447	
<i>Firth of Clyde.</i> Skydn.....		633	
<i>Ayr.</i> Fyr t.....		1936	
<i>Ayr Bugt.</i> Gr.....		2202	
<i>Lamlash.</i> Vrag uskl.....		110	
<i>Southannan Sands W.</i> Td. udl.....		1034	
<i>Islay Sund.</i> Vrag; afm.; Gr.; Vrag bortt.; Gr.....	1270. 1396. 1613. 1677.	1778	
<i>Oronsay SW.</i> Skær; eksist. ikke... 1542.....		2111	
<i>Loch Tarbert.</i> Skær.....		1397	
<i>Dubh Artach.</i> Fyr for.....		1271	
<i>Loch Spelve og Loch Buy.</i> Magn. Forstyr.....		1035	
<i>Arisaig.</i> Oplysn.....		1504	
<i>Canna.</i> <i>Humla (Umaolo)</i> Skær. Lystd udl.....		492	
<i>Kyle Rhea.</i> Vrag; do. flytt.....	1092.	1827	
<i>Hebriderne W.</i> <i>Flannan—St. Kilda.</i> Magn. Forstyr.....		2159	
Ørken Øerne.			
<i>Pentland Firth.</i> <i>Cantickhead.</i> Taagesign..		1828	
<i>Kirkwall Bugt.</i> Bk. opf.....		1220	
Shetlands Øerne.			
<i>Ura Firth.</i> <i>Hillswick Ness.</i> Fyrs Belig... 1231			
Irland.			
<i>South Shear.</i> <i>Holdens Bed.</i> Mindre Dybde. Lys-Kltd. fl.....		2203	
<i>Rusk Kanal.</i> <i>Blackwater Banke.</i> Dybde aft.....		2251	
<i>Arklow Banke.</i> Td. fl.....		2396	
<i>Kingstown.</i> Forsøg m. Tnd. af Fyr om Dagen under Taage.....		412	
<i>Liffey Floden.</i> Lystd. udl.....		1448	
<i>Lambay Island.</i> Vrag afm.; bortt....	191.	1505	
<i>Foyle.</i> Fyr og Afm.....		327	
<i>Mulroy Bugt.</i> Fyr og Bk. opf.; Oplysn..		1272 2112	
<i>Inishsirrerr Island.</i> Fyr t.....		1093	
<i>Mullaghderg Head.</i> Fyr t.....		1094	
<i>Clew Bugt.</i> <i>Clare Island Fyr</i> for.....		2489	
<i>Aran Øerne.</i> <i>Galway Bugt.</i> <i>Inisheer Island</i> Fyr for.....		241	
<i>Shannon.</i> <i>Kilcradan Head.</i> Fyr for.....		911	
<i>Valentia.</i> Kirketaarn nedrevet, Fyr t.; Oplysn.....	912.	1152	
<i>Fastnet Rock SW.</i> Uvkl. til Forsøg.....		1676	
<i>Queenstown.</i> Lystd. udl.....		2443	
<i>Tuskar Rock SW.</i> Vrag; forsvundet.....	1095.	1222 1675	

	Løbe-Nr.
<i>Portugisisk Guinea. Cacheu.</i> Søm. mangler	1157
<i>Geba (Jeba).</i> Td. udl.	192
<i>Conakry. Passe du Nord.</i> Afm.; Oplysn. om Barre; Oplysn.	1223. 1402. 2000
<i>Sierra Leone.</i> Td. udl.	2492
<i>Sherbro.</i> Floden. Gr., Afm. for.	1037
<i>Liberia.</i> Oplysn. om Fyr og Vrag	666
<i>Monrovia.</i> Rad.-Tel.-Stat. Tjenestetid	114. 2398
<i>Cestos Bugt. Ashanti Skær</i> eksist. ikke	725
<i>Grand Sesters E. og Garraway Pynt W. Skær.</i>	151. 826
<i>Kap Palmas.</i> Gr.; Kaps Belig.	826. 1350
<i>Elfenbenskysten. Basha Pynt E. Skær.</i>	2205
<i>Guldkysten. Axim Bugt.</i> Gr.	1038
<i>Sekondi Bugt. Angola Skær.</i> Td. fl.	1158
<i>Kamerun. Duala.</i> Uddybn., Vrag.	1784
<i>Fernando Póo. Santa Isabel Bugt. Venus Bugt.</i> Søm. ind.	2399
<i>Corisco Bugt. Kap St. John N. Gr.</i>	2524
<i>Kamerun. Kamerun Floden. Kab. Belig. Longji.</i> Gr.; Gr. fn. ikke, Søm. fl. 1351.	372 2161
<i>Kongofloden.</i> Rad.-Tel.-Stat.	2345
<i>Lobito Bugt.</i> Fyr.	2400
<i>Angola. Little Fish Bay.</i> Oplysn. om Kyst.	1403
<i>Port Alexander. Bateman Pynt.</i> Fyr t.	1940
<i>Tigres Halvø.</i> Fyr t.	2117
<i>Swakopmund.</i> Afm. for.; Rad.-Tel.-Stat. Belig.; Td. midl. ind.; Td. fl.; Td. atter udl.	75. 286. 667. 1507. 1831
<i>Empfängnis (Conception) Bugt.</i> Td. fl.	1159
<i>Lüderitzbucht.</i> Rad.-Tel.-Stat. Belig.	286
<i>Haifischinsel.</i> Oplysn. om Fyr.	2254
<i>Prinsen af Wales Bugt.</i> Td. udl.	1508
<i>Table Bay.</i> Uvkl. udl.	1274
Cap Verds Øer.	
<i>St Vincent. Porto Grande.</i> Td. udl.	2346
Canariske Øer.	
<i>Madeira. Funchal.</i> Fyr for.	1731
<i>Gran Canaria. Puerto de la Luz.</i> Fyr for.	2118
<i>Fuerteventura. Cabras.</i> Oplysn. om Fyr.	193 2255
<i>Teneriffa. Santa Cruz.</i> Kabler afm.	152. 2299
Azorerne.	
<i>Faial. Horta.</i> Fyr t.	1732
Bermudas Øerne.	
Td. ind.	1509
<i>North-East Breakers og Kitchen Shoals.</i> Søm. fl.; Td. omb.	2119. 2446
<i>Grassy Bugt.</i> Gr.	533
<i>Two Rocks Passage. Agers.</i> Fyr fl.	1404
<i>Hamilton Havn.</i> Afm. for.	534
<i>Ireland.</i> Belysn. for.	535

	Løbe-Nr
Cape Breton Island.	
<i>Green Island.</i> Fyr for.	2206
Nova Scotia.	
<i>Nixonmate Shoal.</i> Kltd. fl.	958
<i>Beaver. Harbour Rock.</i> Td. udl.	726
<i>Sheet Rock.</i> Fyr for.	2256
<i>Jeddore Rock Fyr.</i> Taagesign. gives; Fyr for.	373. 959
<i>Halifax. Sambro.</i> Fyrks. omb. m. Lys-Fltd.; Uvkltd. udl.	1039
<i>Halifax Indsejling. Chebucto Head.</i> Fyr for.; Taagesign. for.	242. 1275
<i>Aspotogan Halvø. New Harbour.</i> Fyr t.	1224
<i>Lahave.</i> Lys-Kltd. omb. m. Lys-Fltd.	1040
<i>Green Island.</i> Fyr for.	827
<i>Medway.</i> Td. omb. m. Fltd.	828
<i>Lockeport. Laurier Rock.</i> Kltd. omb. m. Lys-Kltd.	995
<i>Liverpool Bugt. Coffin Island Fyr</i> midl. for.	1405
Forenede Stater i Nord-Amerika.	
Oplysn. om Fyrsk.	1160
Maine.	
<i>Frenchman Bugt. Cod Ledges.</i> Td. fl.	1041
<i>Petit Manan.</i> Kltd. udl.	1832
<i>Blue Hill Bugt. Long Island. Beach Ledge.</i> Kltd. udl.	1449
<i>Jericho Bugt. Hat Island Ledge.</i> Td. omb.	915
<i>West Penobscot Bugt. Spruce Head.</i> Td. fl.	1450
<i>Mouse Island Reef.</i> Td. udl.	916
<i>Fox Islands Thorofare.</i> Kltd. for. Farve	12
<i>Two Bush Channel.</i> Td. udl.	1733
<i>Matinicus.</i> Skær, Kltd. udl.	1615. 1734
<i>Fisherman Island.</i> Td. udl.	1735
<i>Muscle Ridge Channel. Lower Gangway Ledge.</i> Td. omb.	917
<i>St. George Floden. Howards Pynt.</i> Td. udl.	1736
<i>Manana.</i> Taagesign. for.; Lys-Fltd. omb.	536 2347
<i>Sassanoa Floden. Swetts Pynt.</i> Bk. opf.	1042
<i>Carleton Ledges.</i> Bk. Belig.	1043
<i>Portland. Cape Elizabeth Fyrsk.</i> for. Navn	2058
New Hampshire.	
<i>Portsmouth.</i> Radiotelegrafiske Vejrberetn.	1941
<i>Foss Ledges.</i> Td. udl.	1276
Massachusetts.	
<i>Salem. Derby Wharf Channel.</i> Td. udl.	829
<i>Lynn.</i> Fyr fl.; for.	1352. 2525
<i>Boston. North Channel.</i> Afm. for.; do.; Lystd. udl.	287. 668. 2493
<i>Northeast Graves.</i> Fltd. fl.	1833
<i>Narrows.</i> Afm. for.	1834
<i>Main Channel.</i> Afm. for.; Lystd. udl. og for.; Lystd. fl.; Afm. for.	727. 857 1161. 1546

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>South Boston og Spectacle Island.</i> Fyr nedl.	1547	<i>Mamaroneck. Delancey Pynt.</i> Td. udl. ...	996
<i>State Ledge.</i> Td. udl.	243	<i>New Rochelle. Aunt Phebe Skær.</i> Fyr t.; Klttd. ikke ind.	1452. 1549
<i>Bird Island Flats.</i> Td. ind.	374	New York.	
<i>Chatham.</i> Td. fl.	1406	<i>Long Island. Shinnecock Bay</i> Fyr for.	1621
<i>Nantucket Sund.</i> Td. for.	858	<i>Jamaica Bugt.</i> Afm. for.	196
<i>Great Round Shoal Channel.</i> Lys-Fltd. for.	244. 669	<i>Jamaica Bugt. Canarsie Channel.</i> Fyr t.	920
<i>Pollock Rip Shoals (Slue).</i> Oplysn. om Fyrsk.	1407	<i>Rockaway Inlet.</i> Lys-Klttd. for.	769
<i>Pollock Rip Slue.</i> Vrag; Klttd. udl.	2059 2300	<i>East River.</i> Gr.	830
<i>Nantucket E. Hindr.</i>	1617	<i>Blackwells Island.</i> Td. udl.; do. 1047.	1738 2401
<i>Handkerchief</i> Fyrsk. NW. Vrag; afm.	195 331	<i>Flushing Bugt.</i> Bk. opf.	1046
<i>Handkerchief</i> Fyrsk. SW. Vrag bortt.	194	<i>Negro Point.</i> Fyr og Taagesign. opr. 116.	336
<i>Cross Rip</i> Fyrsk. udl.	332	New York Bugt.	
<i>Muskegal Løb. Long Shoal.</i> Td. ind.	375	Forsøgslystd. ind.; Vrag afm.; Forsøgslystd. udl.; ind.; udl.; Afm. for.; Vrag bortt.	378
<i>Marthas Vineyard. Wasque Shoal.</i> Td. fl.	1353	670. 921. 1048. 1278. 1942.	2163
<i>Vineyard Sund. Nobska Point</i> Fyr. Taarn for. Farve	376	<i>Ambrose Channel.</i> Afm. for.	1354. 2257
<i>Woods Hole. Great Harbor.</i> Td. udl.	1616	<i>Sandy Hook Bugt. Shrewsbury</i> Floden. Klttd. udl.	2208
<i>Buzzards Bugt.</i> Td. udl.	1277	<i>Main Channel.</i> Klttd. udl.	863
<i>New Bedford.</i> Midl. Fyr nedl.; Afm. for.	1225 1548	<i>Coney Island Point.</i> Lys-Klttd. for.	770
<i>New Bedford. Wamsutta Mill.</i> Fyr sl.	1835	<i>Bay Ridge Channel.</i> Td. udl.; Skær bortt., Td. ind.	1226. 1737
<i>Mishaum Ledge.</i> Td. omb.	2494	New Jersey.	
<i>Westport.</i> Fyr t.	918	<i>Newark Bugt. Centerville</i> Fyr nedl.; t. 451.	864
Rhode Island.		<i>Barnegat Bugt.</i> Fyr t.	1453
<i>Sakonnet</i> Floden. Skær rapp.; Td. udl. 1618.	2060	<i>Absecon ENE.</i> Gr. rapp.	671
<i>Narragansett Bugt. Hog Island Shoal.</i> Td. fl.	449	<i>Northeast End.</i> Fyrsk. midl. omb.; udl. og for.	1164. 1622. 2402
<i>Eastern Passage.</i> Td. udl.	919	<i>Cold Spring Inlet.</i> Klttd. udl.	2164
<i>Newport. Goat Island Shoal</i> Fyr. Taagesign. for.	115. 377	Delaware Bugt.	
<i>Providence</i> Floden. <i>Fuller Rock.</i> Fyr for.	2301	<i>McCries Shoal.</i> Fltd. omb. m. Lys- og Fltd.	1943
<i>Pawtuxet Cove.</i> Fyr nedl.	333	<i>Kap Henlopen.</i> Gr. tilt., Adv.	2529
<i>Point Judith.</i> Lys-Fltd. forsynet m. Uvkl.	1451	<i>Cape May Channels. Crow Shoal og Mummy Shoal.</i> Td. fl.	1944
<i>Block Island.</i> Td. udl.	859	<i>Five Fathom Bank</i> Fyrsk. SE. Vrag; afm.; bortt.	379. 414. 538
<i>Watch Hill Pynt. Gangway Rock.</i> Lystd. udl.	860	<i>Miah Maull Shoal.</i> Fyr perm., Taagesign. midl.	43. 452
Long Island Sound.		<i>Joe Flogger Shoal.</i> Td. omb.; Lys- og Klttd. udl.; Td. omb. m. Lys- og Klttd.	922. 1739 1945
<i>Napatree Point Ledge.</i> Klttd. omb.	861	<i>Mahon River</i> Fyrs Karakter.	831
<i>Fishers Island Sound.</i> Td. fl.	1836	<i>Little River.</i> Lcdefyr t.	1946
<i>New London.</i> Vrag afm.; bortt.	334. 537	Delaware Floden.	
<i>Niantic Bugt.</i> Td. udl.	2526	<i>Reedy Island.</i> Forfyr for.	197. 865
<i>Cornfield Point</i> Fyrsk. udl. og for.	1163	<i>Christiania North Jetty</i> Fyr. Taagesign. for.	1227
<i>Connecticut</i> Floden. Afm. for.	1044	<i>South Jetty.</i> Fyr sl.	1740
<i>Clinton. Stone Island Reef.</i> Td. udi.	2527	<i>Cherry Island.</i> Forfyr. Taagesign. for.	1228
<i>Blackstone Rocks.</i> Skær	2207	<i>Schuylkill River.</i> Fyr for.	923
<i>New Haven.</i> Fyr t., Afm. for.	1884	Delaware.	
<i>Milford. Charles Island Rocks</i> Klttd. omb.; Lys-Klttd. for. Nr.	862. 1045	Afm. for.	2165
<i>Stratford Point.</i> Td. omb. m. Klttd.	1619	<i>Kap Henlopen.</i> Rad.-Tel.-Stat. nedl.	1103
<i>Bridgeport.</i> Vrag afm.; bortt.	335. 450	<i>Rehoboth Bugt. Rehoboth</i> Kanal. Fyr t.	1102
<i>Westcott Cove.</i> Skær	1620		
<i>Stamford.</i> Belysn. for.	1162		
<i>Thames</i> Floden. Skær	2162		
<i>Port Chester.</i> Søm. udl.	1101		
<i>Matinicock Point Shoal.</i> Lystd. for.	2528		
<i>Larchmont. Table Rock.</i> Td. fl.	2061		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Florida.		<i>North Jetty End.</i> Lys-Kltd. for.....	2534
<i>St. Johns Floden.</i> Fyr for.; Uvkl.; Lys-		<i>Vicks Island.</i> Bk. opf.....	730
<i>Fltd. omb.</i>	543. 2071. 2351	<i>Indian Floden.</i> <i>Titusville.</i> Fyr t.....	457
		<i>Cape Canaveral Shoals.</i> Td. ind.....	15

VII.

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

Forenede Stater i Nord-Amerika.		<i>Pensacola Bugt. East Bay og Blackwater Bay.</i> Fyr t., Fyr sl.....	
			2074
Florida.			
<i>Key Biscayne Bugt. Punch Bowl.</i> Td. ind.....	16	Alabama.	
<i>Key West</i> Indsejling. Gr. fn.....	458	<i>Mobile Bugt. Cut-off-Channel.</i> Belysn. for.; Bk. opf.; Belysn. for.....	548. 587. 675
<i>Main Ship Channel.</i> Afm. for.....	2352	Mississippi.	
<i>Main Ship Channel. Raleigh Rock.</i> Td. fl.....	248	<i>Mississippi Sund. Horn Island Pass.</i> Td. udl.	1283
<i>Eastern Dry Rocks.</i> Bk. opf.; Opf. opsat; opf.....	119. 291. 459	Louisiana.	
<i>Sand Key.</i> Fyr for.; For. opsat 1455.	1628	<i>Mississippi Floden. South Pass.</i> Fyr t.; Belig.	2405. 2537
<i>Southwest Channel.</i> Gr. fn.....	774	<i>Head of the Passes.</i> Gr. fn.	1841
<i>Sand Key Channel. Middle Ground.</i> Bk. opf.; Opf. opsat; opf. 120. 291.	459	<i>Southwest Pass.</i> Fyr t.; Fyr fl.; Kltd. udl.	47. 250. 549. 550. 588
<i>Northwest Channel.</i> Bk. opf.; Fyr for.	460	Texas.	
	1281	<i>Sabine Pass.</i> Afm. for.	551
<i>Northwest Channel. Northwest Bar.</i> Fyr fl. og for.	2072	<i>Galveston Bugt.</i> Fyr t.	2538
<i>Florida Reefs.</i> Gr.; Afm. for.	773. 2535	<i>Galveston. Heald Bank</i> Fyrsk. omb. m. Lystd.; Omb. opsat	927. 1230
<i>Molasses Reef.</i> Lystd. udl.	2536	<i>Hitchcock Reef.</i> Fyr fl.	1284
<i>Florida Keys. Tortugas.</i> Td. ind.; Afm. for.	121. 674	<i>Seabrook Channel.</i> Fyr t.	2406
<i>Big Marco Pass.</i> Td. fl.	544	<i>Brazos Floden.</i> Afm. for.	1552
<i>Caloosahatchee Floden.</i> Gr. fn.; Bk opf. 775.	869	<i>Aransas Pass. Lydia Ann Islands Channel.</i> Bk. opf.	589
<i>Charlotte Havn.</i> Afm. for.; Fyr og Afm. for.; Fyr for.	1551. 1948. 2307	<i>Corpus Christi Bugt.</i> Fyr for.	2007
<i>Tampa Bugt.</i> Afm. for.; Fyr t.; Fyr sl., Lystd. udl.	545. 1282. 1950	Mexiko.	
<i>Hillsboro Bugt.</i> Fyr t.	1629	<i>Tampico.</i> Fyr for.	339
<i>Hillsboro Bugt. Gadsden Pynt.</i> Bk. ød., Td. udl.	2073	<i>Veracruz.</i> Fyr for.; Vrag uskl.	124. 495
<i>Hillsboro Bugt. Long Shoal</i> Td. ind.	1055	<i>Rio Naulla.</i> Fyr nedl.	2309
<i>Manatee Floden.</i> Bk.	2308	<i>Pájaros Rev.</i> Fyrbaad udl.; ind. 380.	1107
<i>Little Manatee Floden.</i> Fyr t.	1949	<i>Roca Partida.</i> Fyr upl.	2353
<i>Egmont Key Fyr.</i> Taagesign.	292	<i>Campeche Bugt. Zapotillan.</i> Fyr midl. omb.; Fyr upl.	205. 2353
<i>Withlacoochee.</i> Fyr for.	1951	<i>Campeche. Carmen (Laguna de Terminos)</i> Fyr t.	1231
<i>Cedar Keys. Dredged Cut.</i> Bk. for. Farve for.	546. 1106	<i>Yucatan. Mugeris Island</i> Fyr fl.	1232
<i>St George Sund.</i> Td. udl.; Afm. og Belysning for.	547. 2500		
<i>Carabelle River. Entrance</i> Fyr. Adv.; Bk. nedl.	547. 2500		
<i>Crooked River</i> Fyr for., Fyr t.	999		
<i>St. Andrews Bugt.</i> Tnd. af Fyr opsat; Fyr t.; do.	17. 123. 249		
<i>Choctawhatchee Bugt. Choctawhatchee River</i> Fyr fl.	293		
<i>Santa Rosa Sund.</i> Fyr t.	2262		
<i>Bunch Timber.</i> Fyr t.	2167		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Honduras.		<i>Point Jiguero.</i> Fyr for.	733
<i>Belize. Mauger Cay.</i> Fyr for.	1357	<i>Vieques Passage. Cabeza de Perro.</i> Afm. for.	2264
<i>Swan Islands.</i> Skær fn.; Oplysn.	340. 1743	<i>Yabucoa.</i> Vrag afm.; Gr.; Vrag bortt.	734. 1000 2076
<i>Swan Island SE.</i> Gr. rapp.	125	<i>Cabras.</i> Lystd. udl.	1889
Nicaragua.		<i>Patillas.</i> Td. udl.	776
Rev fn.	732	<i>Point Figuras Passage. Guayama Rev.</i> Td. udl.	777
<i>Gordo Point.</i> Fyr midl. for.; do.	496. 1952	Smaa Antiller	
<i>Gordo Point Fyr NE.</i> Rev.	461	Dansk Vestindien.	
<i>Grape (Waham) Cay.</i> Bk. opf.	461	<i>St. Croix.</i> Rev fn. ikke.	415
Panama.		<i>Hams-Bluff.</i> Fyr t.	1108
<i>Colon.</i> Gr.; Bølgebryder bygges; Moler, Gr. afm.; Lystd. udl.	381. 929. 1785. 2008	Dominica.	
<i>Manzanillo Point.</i> Fyr nedl.	2263	<i>Roseau.</i> Td. findes ej.	1787
Columbia.		St. Lucia.	
<i>San Andrés og Providencia.</i> Paabud.	1855	<i>Port Castries. Tapion Rock.</i> Fyr omb.	1554
<i>Savanilla.</i> Fyr fl.; ikke fl.	960. 1456	<i>Kap Moul à Chique.</i> Oplysn. om Fyr.	1409
Venezuela.		Bonaire.	
<i>Paria Bugt. San Juan Floden.</i> Afm. for.	2354	<i>Kralendijk.</i> Fyr for.	778
<i>El Roque.</i> Fyr for.	552	Curaçao.	
Bahama Øerne.		Belysn. for.; Fyr for.; Oplysn.	871. 1109. 1285 1786. 2214. 2447
<i>Crooked Island. Crooked Island Rev.</i> Vrag.	2168	<i>Klein-Curaçao.</i> Fyr.	2214
<i>Golding Cay.</i> Oplysn. om Fyr.	1553	<i>Santa Anna.</i> Oplysn.	416
Store Antiller.		Fransk Guyana.	
Cuba.		<i>Iles du Salut.</i> Ankerpl.	735
<i>Habana.</i> Dybde, Afm.; Vrag bortt.	76. 590	Brasilien.	
<i>Nuevitas.</i> Vrag afm.	1630	Tidsangivelse.	1744
<i>Manati.</i> Oplysn.	677	<i>Para Floden. Tijoca Banke W.</i> Gr.	1286
<i>Cape Maysi Fyr for.</i>	2310	<i>Maranhã Indsejling. Santa Anna Fyr</i> midl. sl.; t.	153. 206
<i>Santiago.</i> Oplysn.	251. 961	<i>Olhos d'Água.</i> Fyr t.	294
<i>Niquero.</i> Gr. rapp.	2075	<i>Parahyba Floden.</i> Td. udl.	1745
<i>Santa Cruz del Sur.</i> Gr.	870	<i>Pernambuco.</i> Oplysn.	1056
<i>Cienfuegos Bugt.</i> Afm. for.	341	<i>Bahio de Todos os Santos. Maré. Tinoaso</i> Pynt. Fyr t.	736
<i>Pingue Kanal.</i> Bk. opf.	2539	<i>Bahia. Ilha da Mare.</i> Fyr t.	498
<i>Malabrigo Cay E.</i> Rev., Bk. opf.	2540	<i>Santo Antonio Banke.</i> Td.	1410
Jamaica.		<i>Abrolhos.</i> Gr.	1842
<i>Mosquito Cove.</i> Bk. opf.	252	<i>Abrolhos Øerne. Santa Barbara.</i> Fyrt. for. Farve.	2009
<i>Antonio.</i> Fyr eksist. ikke.	497	<i>Santa Anna Fyr.</i> Advarsel.	342
<i>Port Royal og Kingston.</i> Gr., Afm.	676. 1408	<i>Rio de Janeiro.</i> Fyr for.; Lystd. ind.; Skær afm.	737. 962. 1358
<i>Port Royal. Rackum cay.</i> Fyr t.; Belig.	48. 928	<i>Rio de Janeiro Bugt. Enxadas.</i> Fyr t.	1411
<i>Port Royal. Three Fathom Banke.</i> Td. fl.	2213	<i>Barra Nova.</i> Fyr t.	1555
St. Domingo (Haïti).		<i>Kap Frio N. Laginha</i> Pynt. Fyr t.	1110
<i>Tiburón Bugt.</i> Dybde aft.	731	<i>Ilha Grande Bugt.</i> Fyr t.	779
<i>Kap Haïtien.</i> Vrag; Oplysn. om Td.	553. 1510	<i>Rapada.</i> Fyr t.	639
<i>San Pedro de Macoris.</i> Fyr nedl.	49	<i>Ribeira Bugt.</i> Skær og Øer fn.; Lystd. ind.; Td. udl., Fyr t.; Td. udl., Skær og Fyr.	343. 1746. 2010. 2077. 254
Porto Rico.			
<i>Mona Passage.</i> Skær eksist. ikke.	50		
<i>Mayaguez Bugt.</i> Fyr fl.	2311		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>São Paulo. São Sebastião Kanal. Moleques.</i>	<i>Flores. Lystd. udl.</i> 1556
Fyr t. 1747	<i>Montevideo. Oplys. om Lystd.</i> 295
<i>Paranagua Bugt. Lystd. udl.; Afm. for.</i> 344	<i>Punta India Farvand. Afm. for.; Uddybn.,</i>
	Paabud; Lodsskib fl. 52. 2501. 2502
<i>Guarakessaba. Fyr t.</i> 2011	<i>Recalada Fyrsk. Karakter for.; Fyrsk.</i>
<i>Larangeira Bugt. Td. udl.; Lystd. ind.</i> 963	og Lodssk. fl., Vrag bortt. 77. 1843
	<i>Banco Chico Fyrsk. Oplysn.</i> 1359
	<i>Farallon. Oplysn. om Lystd. Dybde paa</i>
<i>Bizo Point. Fyr nedl.</i> 2542	<i>Barie</i> 1001. 1953
	<i>Buenos Aires. Belysn. for.</i> 1412
Uruguay.	
<i>La Paloma. Fyr t.</i> 1748	Argentina.
	<i>Bahia Blanca. Gr.</i> 1413
Rio de la Plata.	<i>San Blas. Punta Segunda Barranca. Fyr t.</i> 1287
Afm. for. 2312	<i>San José Bugt. Rev.</i> 382
<i>Punta Negra. Fyr t.</i> 51	<i>Beagle Kanal. Haberton S. Banke</i> 2265

VIII.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien.	Løbe-Nr.
<i>Tarifa. Fyr for.; Uvkl. bortt.; Uvkl. ikke</i>	<i>Bonifacio Stræde. Les Moines. Fyr perm.</i> 640
bortt. 964. 1167. 1631. 2266	<i>Ajaccio. Fyr for., Td. fl.; Fyr for.</i> 738. 2080
<i>Algeciras. Søm. udl.</i> 780	
<i>Malaga. Fyr for.</i> 2313. 2543	Sardinien.
<i>Adra. Bølgebryder opf.; Fyr t.</i> 1111. 2215	<i>Advarsel m. H. t. Undervandsbaade</i> 1289
<i>Manga del Mar Menor. Stenpulle</i> 2267	<i>Santa Teresa di Gallura. Afm.</i> 154
<i>El Estacio Indsejling. Vrag uskl.</i> 345	<i>Maddalena. Søm. omb.; Farv. sp.</i> 1113. 1511
<i>Denia. Fyr</i> 1557	<i>Estuario delle Maddalena. Punta Sardegna.</i>
<i>Valencia. Afm. for.</i> 1558	Fyr t. 2217. 2409
<i>Barcelona. Mole opf.</i> 1002. 2078	<i>Bonifacio. Santa Maria. Fyr t.</i> 2218
<i>Selva. Sernella Pynt. Fyr t.</i> 2407	<i>Caprera. Palma. Gr.</i> 1290
<i>Baleariske Øer. Ibiza. Fyr nedl.</i> 1168	<i>Terranova (Terranova Pausania). Fyrsk.</i>
<i>Mallorca. Palma. Fyr t.; Oplysn.</i> 833	omb. m. Lystd.; Skær afm. 18. 1561
	<i>Arbatax. Fyr t.</i> 1562. 2169
<i>Minorka. Cabo Nati. Fyr t.; do.</i> 1559	<i>Giunco. Berni. Fyr for.; do.</i> 591. 1750
	<i>Cagliari. Uddybn.</i> 1845
	<i>Kap Altano N. Gr.</i> 1291
	<i>Volpe Bugt. Pori Grund eksist. ikke</i> 554
Frankrig.	
<i>Aigues-Mortes Bugt. Pointe de l'Espiguette</i>	Italien W.-Kyst.
Fyr norm. 126	<i>San Remo. Fyr for.</i> 739
<i>Frioul. Fyr for.</i> 1681	<i>Kap Arma (Verde Pynt) Fyr t.</i> 462. 678
<i>Marseille. Fyr t.</i> 2079	<i>Maurizio Lystd. udl.; midl. ind.; udl.</i> 78. 1846
<i>Carro. Fyr t.</i> 781. 2216	
<i>Bassin de la Madraque. Lystd. udl.</i> 1414	<i>Genua Bugt. Rad.-Tel-Stat.</i> 499
<i>Joliette. Fyr for.</i> 1680	<i>Voltri. Fyr sl.</i> 2082
<i>Miet. Søm. udl. ikke</i> 1112	<i>Kap Ferro. Fyr for.; Oplysn.</i> 1512. 2544
<i>Ile du Grand Rouveau. Fyr for.</i> 1170	<i>S. Margherita Fyr for.</i> 1360. 1632
<i>Iles d'Hyères. Skydn.</i> 296. 1682	<i>Portofino. Fyr for.</i> 1361
<i>Toulon. Vignettes. Torpedo-Stat opr.</i> 1749	<i>Sestri Levante. Fyr for.</i> 1292
<i>Ile de Lérins. Sainte-Marguerite. Semafor-</i>	<i>Venere. Belysn. for.</i> 965
<i>Stat. lukket</i> 1288	<i>Spezia Bugt. W.-Pas. Belysn. for.; E.-Pas.</i>
<i>Juan Bugt. Islette Fyr</i> 1560	Belysn. for.; Indløb midl. sp.; aabnet 463. 555
	1003. 1114
Korsika.	<i>Spezia. Fyr for.</i> 930. 1004
<i>Kap Cenino. Scopa Pynt. Gr.</i> 1415	
<i>Ile Rousse. Fyr for.</i> 1057	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Marmi</i> . Fyr t.	1847	<i>Trapani</i> Fyr for.	556. 593
<i>Viareggio</i> . Fyr for.	2083	<i>Formiche</i> . Fyr for.	967
<i>Livorno</i> . Havnearb., Lystd. fl.; Fyr for.; Belysn.; Uddybn.	679. 1058. 1115. 1848	<i>Ægædiske Øer</i> . <i>Favignana</i> . <i>Marsala</i> Pynt. Fyr for.; Oplysn.; Taagesign. 594. 786.	834 2219. 2316
<i>Meloria</i> . Oplysn. om Fyrsk.	2013	<i>Marettimo</i> . Fyr t.; Fyr for.	787. 1634
<i>Vada</i> Grund. Fyr for.	417. 500	<i>Sicilien</i> N. <i>Ustica</i> . <i>Uomo Morto</i> . Fyr for.	2355
<i>Porto Vecchio di Piombino</i> . Fyr t.	2314	<i>Palermo</i> Fyr for.	2504
<i>La Rochetta</i> . Fyr t.	1362	<i>Kap Zaffarano</i> . Fyr for.	2268
<i>Palmaiola</i> Fyr. Nødsign.; Fyr for. . . .	79. 931		
<i>Porto-canale di Castiglione della Pescaja</i> . Oplysn. om Fyr; do.; Fyr for. 127. 782.	2315	Malta.	
<i>Elba</i> . <i>Capo Bianco</i> Grund. Afm. for.	1954	<i>Grand Harbour</i> . Oplysn. om Fyrtaarne 788.	1234
<i>Marina di Campo</i> . Fyr for.	1363	<i>Outer Munsciar Rock</i> . Td. udl.	1460
<i>Talamone</i> . Fyr for.	53		
<i>Argentario</i> . <i>Ercole</i> . Fyr for.	2545	Lampedusa.	
<i>Africa (Formica)</i> . Fyr for.; do.	1513. 2014	Fyr t.	1061
<i>Giglio</i> . Afm. v. Havnearb.	1849		
<i>Capel rosso</i> . Fyr for.	418	Italien S.- og E.-Kyst.	
<i>Civitavecchia</i> . Bølgebryder bygges.	2016	<i>Catanzaro</i> . Fyr for.	1062
<i>Monalto di Castro</i> . Skær in.	2015	<i>Kap Rizzuto</i> . Lystd. udl.	1514
<i>Fiumicino</i> . Havnesign.	207	<i>Cotrone</i> . Fyr for.	740
<i>Tiber</i> . <i>Fiumara Grande</i> . Fyr for. 592. 966.	1059	<i>Taranto</i> , <i>San Paolo</i> . Fyr for. . . .	789. 835. 1416
<i>Anzio</i> . Bk. opf.; Fyr for.	346. 1233	<i>Mar Grande</i> . Undersøisk Dæmning. .	1790
<i>Terracina</i> . Fyr for.	2546	<i>Otranto</i> . Gr.	1461
<i>Gaeta</i> . <i>Porticciuolo di La Villa o Caposele</i> (<i>Formia</i>). Fyr t.	2448	<i>Canale di Otranto</i> . <i>Missipezza</i> . Td. udl. .	1235
<i>Santa Caterina</i> . Fyr for.	2170	<i>Gallipoli</i> . Fyr for.	420. 1417
<i>Volturno</i> . Fyr t.	2503	<i>Taranto</i> . Fyr t.	641
<i>Zannone</i> . Nødsign.	1683	<i>Kap Santa Maria di Leuca</i> W. <i>Ugenti</i> . Lystd. udl.	557
<i>Ponza</i> . Fyr for.	783. 932	<i>Brindisi</i> . Oplysn.; Oplysn. om Fyr 1006.	2019
<i>Ischia—Procida</i> . <i>Vivara</i> . Lystd. for. 1293.	1457	<i>Secca del Fico</i> . Belysn. for.	2220
<i>Canale di Procida</i> . <i>Torrione</i> . Lystd. for.	1294	<i>Mola di Bari</i> . Fyr t.	298. 2221
	1633	<i>Molfetta</i> . Fyr t.; for.	421. 1365
<i>Neapel</i> Bugt. <i>Gaiola</i> Lystd. for.; Lys.-Kltd. udl.; omb.	1295. 1684. 2449	<i>Margherita di Savoia</i> . Fyr t.	2450
<i>Neapel</i> . Belysn. for.	873	<i>Manfredonia</i> . Fyr for.	1236. 1462
<i>Ischia</i> . Fyr t.; for.	464. 2017	<i>Vieste</i> Ankerpl. <i>Santa Croce</i> Fyr for.	1171
<i>Torre Annunziata</i> . Fyr for.; Afm. for.	1563	<i>Pedaso</i> Fyr for.	501
	1788	<i>Ancona</i> . Havnearb.; Fyr t.	209. 1366
<i>Castellamare</i> . Vrag afm.; Oplysn. om Fyr; Vrag uskl.	347. 419. 784	<i>Porto-canale di Fano</i> . Fyr t.; Advarsel 299.	1063
<i>Amalfi</i> . Fyr for.; Fyr t.	874. 1564	<i>Cervia—Corsini</i> . Vrag; bortt.	1635. 2410
<i>Salerno</i> . Fyrsk. for.	1565	<i>Corsini</i> . Mole bortskyllet; Afm.; do.; do.	1237
<i>Orso</i> . Fyr for.	1060. 1296		1367. 1418. 2172
<i>Punta Licosa</i> . <i>Granito</i> Fyr t., Lystd. ind.	1297	<i>Punta della Maestra</i> . Dybde aft.; Lystd. fl. og for.; for.; for.; midl. ind. .	1368. 1419 1515. 1890. 2451
<i>Santa Venere</i> . Fyr for.	2120	<i>Chioggia</i> . Lystd. for.; Fyr for.	2173. 2269
<i>Messina</i> Stræde. <i>Scilla</i> . Fyr t.	1458	<i>Malamocco</i> . Fyr t.; for.	19. 1420
<i>Pezzo</i> Pynt. Fyr omb.; Oplysn. 297.	383	<i>Venedig</i> . Rad.-Tel.-Stat. opr.	741
<i>Villa S. Giovanni</i> . Mole fuldf.	253	<i>Porto del Lido</i> . Fyr t.; for.; Gr.; Fyr t.; do.	595 1369. 1686. 2222. 2317
Sicilien.		<i>Piave Vecchia</i> . Vrag.	558
<i>Messina</i> Stræde. <i>Kap Peloro</i> . Fyr for. . . .	208	<i>Veneto</i> . Øvelser m. Undervandsbaad . . .	1955
<i>Punta San Ramieri</i> . Fyr for.	1459	<i>Falconera</i> . Fyr t.	596
<i>Catania</i> . Mole opf.; Dybde; Fyr fl. 785.	1364	<i>Tagliamento</i> . Fyr t.	210
	2018		
<i>Augusta</i> . <i>Torre Avolas</i> . Td. omb. m. Lystd.	465	Østerrig-Ungarn.	
<i>Marzamemi</i> . Fyr midl. t.	1685	<i>Triest</i> Bugt. <i>Sdobba</i> . Vrag.	350
<i>Ferranova di Sicilia</i> . Fyr for.	1566	<i>Sistiana</i> Bugt. Oplysn. om Fyr . . .	1636
<i>Kap Granitola</i> . Fyr for.	2171	<i>Triest</i> . Rad.-Tel.-Stat. opr.	2356
<i>Sicilien</i> S. Hindring.	348	<i>Istrien</i> . <i>San Giovanni in Pelago</i> . Taagesign.	54
<i>Marsala</i> . Fyr sl., Lystd. udl.; Uddybn.; do. afslut.	466. 1005. 1789	<i>Brioni</i> . <i>Penada</i> . Fyr for.	55
<i>Marsala</i> N. <i>Scario</i> . Lystd. fl.; do. . . .	349. 933		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Kanal <i>Fasana. Barbariga.</i> Fyr t.....	1370	<i>Samos. Tigani.</i> Fyr t.....	131
<i>Rifj Cabula.</i> Vandbyggningsarb.	2020	<i>Saloniki Bugt.</i> Drivende Mine	1791
<i>Saluga.</i> Bk. opf.; midl. Fyr for. 1956.	2452	<i>Kara Burun.</i> Lodsstat. opr.; Lods-	
<i>Quarnero. Cherso. Levvera.</i> Fyr t.....	2270	tvang oph.....	1637. 2084
<i>Sansego.</i> Fyr for.....	56	<i>Saloniki.</i> Miner bortryddet; Forbud;	
<i>Arbe. S. Cristoforo Bugt.</i> Fyr t.....	1371	Oplysn. om Vrag og Fyr; Advarsel;	
<i>Tavernelle Bugt. Pago.</i> Fyr t.....	155	Td. ind.....	82. 255. 559. 1116. 2412
<i>Ulbo.</i> Fyr for.....	1687	<i>Dédé Agatch.</i> Fyr t.....	83
<i>Poklib.</i> Fyr for.....	1421		
<i>Eiland Tun Veliki.</i> Fyr for.....	1238		
<i>Tago. Spitze Simoni.</i> Fyr t.....	1239		
<i>Puntadura.</i> Fyr for.....	1891		
<i>Uglian. Lukoran.</i> Fyr t.....	1372		
<i>Kanal von Zara. Oltre.</i> Fyr for.....	2505		
<i>Kanal Pasman. Zaravecchia</i> Fyr for.....	1373		
<i>Morter Kanal. Maslinjak.</i> Fyr for.....	1957		
<i>Kukuljar.</i> Fyr.....	1567. 1688		
<i>Kanal von Sebenico. Zlarin.</i> Fyr fl.....	2174		
<i>Rogoznica.</i> Dybde.....	351		
<i>Kanal Zirone. Murvica.</i> Fyr for.....	1374		
<i>Lissa. Comisa.</i> Midl. Fyr t.....	80		
<i>Spalato.</i> Taagesign.....	156		
<i>Lesina. Galisnik.</i> Fyr for.....	1375		
<i>Brazza. Spliska Bugt.</i> Fyr t.....	1463		
<i>Makarska. Podgora Bugt. Luka.</i> Td. udl.	790		
<i>Narenta Kanal. Drace.</i> Fyr for.....	1172		
<i>Cattaro Bugt. Perzagno.</i> Fyr for.....	81		
Albanien.			
<i>Kap Rodoni.</i> Fyr t.....	128		
<i>Durazzo.</i> Fyr t.....	128		
<i>Banc Georgantas.</i> Gr.....	254		
<i>Saseno.</i> Fyr br. ej.....	1850		
(Grækenland.)			
Fyr midl. sl.; t.; Oplysn. om Fyr	300. 836. 1173		
<i>Paxos. Lakka.</i> Fyr ødl.....	791		
<i>Antipaxos.</i> Fyr midl. for.....	1958		
<i>S. Maure (Leucade). Volios.</i> Fyr t....	1851		
<i>Meghanissi W.-Kyst. Atheni. Elia</i> Pynt.			
Fyr t.....	1852		
<i>Dragamesti Bugt. Astokos.</i> Fyr t.....	1689		
<i>Patras Bugt. Bukari</i> Pynt. Fyr nedl....	129		
<i>Volo.</i> Fyr for.....	875		
<i>Nauplia Bugt. Spetzæ (Spetsai eller Spez-</i>			
<i>zia)</i> Fyr for.....	1240		
<i>Morea. Poros.</i> Fyr for.....	876		
<i>Petalioi Bugt og Euripos Kanal.</i> Belysn.			
for.....	2411		
<i>Salamis Stræde. Lipso.</i> Oplysn. om Fyr;			
Fyr atter t.....	877. 1959		
<i>Piræus.</i> Adv. mod Miner; Fyrs Navn.;			
Besejl.; Miner bortt. . . 157. 792. 1464.	2318		
<i>Psittalia (Psathura).</i> Fyr t. ikke.....	878		
<i>Zea. St. Nicolo. St. Savvas.</i> Fyr t....	502		
Ægæiske Hav.			
Fyr t.; Blokade; do.; do.; 20.	1299. 1376. 1465		
Miner.....	1516. 1853. 1960. 2453		
<i>Kavalla</i> Havn aabnet; lukket.....	642. 1174		
<i>Tenedos.</i> Miner udl.; Adv.....	130. 158		
Tyrkiet.			
Fyr midl. sl.; t.; Miner.....	300. 1117. 1298		
<i>Dardanellerne.</i> Fyr for.; Regler for Passage;			
Miner.....	1690. 2085. 2453		
<i>Nagara Pynt. Ak-Bach.</i> Td. snk.;			
udl.....	560. 1064		
<i>Gallipoli S. Galata.</i> Td. forsv.....	1300		
<i>Marmorhavet.</i> Miner udl.; Oplysn. om			
Miner.....	159. 1065. 1175. 2453		
<i>Hora (Chora, Khoraz) og Gallipoli.</i>			
Fyr t.....	1751		
<i>Doghan Aslan.</i> Fyrsk. ind.; Oplysn.			
om Fyr.....	561. 2121		
<i>Chirsis Adasi (Khairsiz Ada eller Ayan-</i>			
<i>sha).</i> Fyr t.....	793. 879		
<i>Fanar Burnu</i> Fyr SE. Vrag.....	1241		
<i>Vorthonas og Sikli Vorthonas.</i> Fyr t.	422		
<i>Bosporus. Konstantinopel.</i> Forbud.....	2122		
<i>Gok Su (Goksudere).</i> Td. udl.....	1638		
<i>Umur (Oumur Yeri)</i> Banke. Afm. for.	2506		
<i>Rumili og Yum Burnu.</i> Taagesign. for.	1568		
<i>Sorte Hav. Kara Burnu</i> NW. Banke....	2454		
Bulgarien.			
Fyr sl.; Miner udl.; Oplysn. om Fyr; do.			
Miner.....	256. 1118. 2319. 2453		
<i>Sorte Hav. Burgas.</i> Havn lukket; aabnet	352		
	1119		
<i>Kap Zeitân Burun (Burnu).</i> Driv.			
Miner.....	1422		
<i>Varna</i> Havn aabnet; lukket; aabnet;			
Besejl.....	1176. 1423. 1517. 2086		
Rumænien.			
<i>Sorte Hav. Constanza.</i> Belysn. for.....	2413		
<i>Donaumunding. St. Georg.</i> Fyr for.....	2357		
Rusland.			
<i>Sorte Hav. Dnjestr Liman. Zaregrad</i> Mun-			
ding. Løb for.....	423		
<i>Tendra Bugt.</i> Vrag.....	2021		
<i>Karkinit Bugt.</i> Bk. opf.; Fyr t.; Op-			
lysnings.....	2320. 2455		
<i>Eupatoria.</i> Oplysn. om Lystd.....	1120		
<i>Kasatschja (Dvoïnaja) Bugt.</i> Søm. udl.	1569		
<i>Sevastopol.</i> Tidssign.....	2087		
<i>Kap Aitodor.</i> Taagesign. for.....	1752		
<i>Jalla (Yalta).</i> Fyr for.....	2414		
<i>Kap Meganom.</i> Taagesign. gives....	84		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Kertsch-Jenikale</i> Stræde. Vagtskib fl.; forbudt Ankerplads.....	794. 1961	Egypten.	
<i>Tschuschka.</i> Fyr t.....	301	<i>Port-Said.</i> Afm. for.....	1854
<i>Jenikale.</i> Vrag bortt.....	211	<i>Alexandria.</i> Fyr t., Td. ind.....	2175
<i>Azovske Hav.</i> <i>Birjutsch</i> SE. Søm. fl. 968.	1301		
<i>Nischni Berdjansk</i> Fyr. Taagesign. gives.....	2358	Tripolis (Libyen).	
<i>Taganrog</i> Bugt. Vrag bortt.; Afm. for.; Søm. udl.; Vrag; Vrag afm.; Vrag bortt.; do. 1066. 1177. 1302. 1571.	2088 2123	<i>Tobruk</i> Bugt. Fyrbd. omb. m. Td.; Oplysn. 468 1008	
<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Dolgaja</i> Bænke. Td. fl.; Vrag.....	969. 970	<i>Derna.</i> Fyr t.; Oplysn. om Fyr.... 880. 1573	
<i>Mariupol.</i> <i>Kalmius</i> Munding. Fyr t. 1570		<i>Marsa Susa (Apollonia).</i> Gr.; Fyr t. 1574. 2507	
<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Mariupol.</i> Afm. for. 971		<i>Tolmetta (Tolmeita).</i> Vrag; Fyr t.; Fyrs Belig.; Fyr for..... 1377. 1639. 2089. 2360	
<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Novo-Nikolajevskaja.</i> Oplysn. om Fyr.....	85	<i>Bengasi.</i> Afm.; Fyr for..... 1068. 1755	
<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Jeish (Eisk).</i> Td. fl., Fyr t.....	2359	<i>Marsa Zajran (Porto Chebec).</i> <i>Sirte</i> Fyr t. Oplysn. om Navn..... 972. 1692	
<i>Taganrog</i> Bugt. <i>Taganrog</i> Søkanal. Oplysn.....	1007	<i>Homs (Khoms).</i> Fyr t..... 1378	
<i>Sorte Hav.</i> <i>Novorossisk.</i> Havnearb.; Vrag afm.....	1121. 1572	<i>Tripolis.</i> Lystd. for.; Løb sp.; Fyr t.; Oplysn. om Lystd.... 212. 743. 973. 1693	
<i>Tuapse.</i> Lystd. udl.....	1753	<i>Hamidiè</i> Batteri. Fyr for..... 132	
<i>Suchum</i> Bugt. Oplysn. om Fyr.... 742		<i>Ras Makhabez.</i> Bk. opf..... 1756	
<i>Poti.</i> Oplysn. om Fyr.....	467		
<i>Kobulety (Tschoruk Su).</i> Fyr skærmet 302		Tunis.	
		<i>Galite.</i> Pulle.....	1575. 2124
Lilleasien.		Algier.	
<i>Sorte Hav.</i> <i>Fatsa (Fatisa)</i> Rev. Fyr t... 424		<i>Philippeville.</i> Belysn. for..... 934	
<i>Songuldak.</i> Vrag; afm. 503. 597		<i>Bougie</i> Bugt. <i>Mansouriah.</i> Fyr t. 161	
<i>Smyrna.</i> Lodstjeneste upl.; Miner; do.; Bk. opf.; Oplysn. om Lods 598. 1067. 1178 2022. 2456		<i>Algier.</i> <i>Arrière-port de l'Agha.</i> Belysn. for. 557	
		<i>Tipaza</i> Bugt. <i>Tipaza</i> Fyr t. 2321	
		<i>Cherchell.</i> Belysn. for. 1466	
		<i>Tènès.</i> Fyr nedl. 133	
		<i>Mostaganem.</i> Belysn. for. 504	
		<i>Oran.</i> Midl. Fyr t. 2415	
Cypern.		Marokko.	
<i>Klides</i> Øer. Fyr t.; Fyrs Karakter 1691. 2023		<i>Zafarin</i> Øerne. <i>Isabel Segunda.</i> Fyr t... 21	
		<i>Alhucemas.</i> Fyr for..... 2223. 2547	
Syrien.		<i>Ceuta.</i> Fyr sl.; Belysn.; Skær fn. 86. 1122. 1892	
<i>Haija</i> Bugt. Vrag eksist. ikke; Fyr for. 160. 1754		<i>Tanger.</i> Mindre Dybde 2271	

IX.

Bekendtgørelser m. m.

Bekendtgørelser.			
<i>Columbia.</i> Paabud om at anløbe <i>San Andrés</i>	1855	Rad.-Tel.-Medd. om Vrag og Vejrforh.	1962
<i>Danmark.</i> Bestem. vedr. Lods.....	1069	Bestem. om Afbenyttelse af Lods...	2176
Bestem. vedr. Samkvempas for <i>Isefjord</i>	1467	Bestem. om Tnd. og Slukn. af Fyr under Taage.....	2416
Bestem. om Vrags Afm.	2457	<i>Eng.</i> Kolonier. Bestem. for Sign. fra Skibe, som generes af Søgelys....	59
<i>England.</i> Advarsel overfor Opmaal.-Skibe	58	<i>Frankrig.</i> Bestem. for Sign. fra Skibe, som generes af Søgelys.....	213
Bekendtgørelse om Skydn.	562	Tidsign. for.	599

	Løbe-Nr.		Side
For. af Tidsign. opsat	1179	Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.	
For. Betegn. i nautiske Hjælpemidler	1893	<i>Canada</i>	182
Bestem. vedr. Spær. af Havne	2125	<i>Danmark</i> . . 11. 25. 53. 75. 123. 131. 159. 209	209
- Rad.-Telgr. Vejr- og Tidsign.	2126	243. 321. 347. 355	355
<i>Grækenland</i> . Blokadebestem. 134. 469. 643. 795	795	<i>England</i> 10. 20. 32. 38. 51. 62. 74. 88. 115. 122	122
<i>Holland</i> . Rad.-Tel. Vejrberetning	1694	144. 150. 158. 166. 174. 182. 202. 208	208
<i>Norge</i> . Kabler udl.	2224	224. 232. 242. 260. 266. 281. 294. 320	320
<i>Portugal</i> . Sign. for Tilstedevær. af neddyk.	222	330. 345. 354. 360. 368. 376. 384	384
Undervandsbaade	222	<i>Forenede Stater i Nord-Amerika</i> . 52. 88. 130. 166	166
<i>Rusland</i> . Nyt Stormsign.-System	1468	320. 346. 384	384
Bestem. og Regler for Skibe, som følger		<i>Frankrig</i> . . 10. 32. 74. 88. 116. 130. 166. 232	232
efter en Isbryder	2177	281. 354	354
<i>Spanien</i> . Bekendtgt. vedr. Afm.	2127	<i>Holland</i> 32. 38. 52. 62. 88. 116. 122. 144	144
<i>Sverrig</i> . Bestem. om Vrag's Afm.	2457	174. 182. 202. 224. 232. 260. 281. 320	320
<i>Tyrkiet</i> . Bekendtgørelse vedr. Krigsskuepl. 384	384	330. 354. 360. 384	384
<i>Tyskland</i> . Fortsættelse af Forsøg med Nat-		<i>Norge</i> 38. 88. 150. 182. 294. 346	346
Stormsign.	87	<i>Sverrig</i>	281
Rad.-Tel.-Stat. for. Kaldesign.	1133	<i>Tyskland</i> 10. 20. 32. 52. 62. 74. 116. 122	122
Rad.-Tel. Vejrberetn.	2128	130. 144. 174. 202. 224. 232. 260. 282	282
		294. 346. 354. 376. 384	384
		<i>Østerrig-Ungarn</i>	20

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Fredag den 3. Januar 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og Blokke
 Davia Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila - Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

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

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

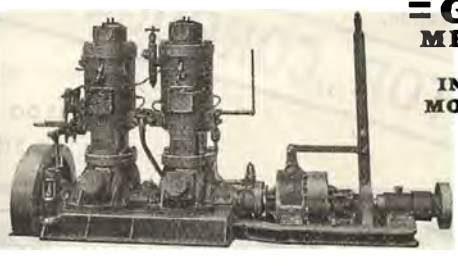
**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 26 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**

**TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN.**

Carlsberg ^{Lys} Mørk Skattefri

alkoholfattigt

ekstraktrigt

velsmagende

holdbart

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakslar, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, 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.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjørbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120

Billigt Skib.

Den til Nyborg indbjergede Skonnert „Ella“ af Vejle, der kun i ret ringe Grad er beskadiget, kan faas billig til Købs (ikke væsentligt ud over Vurderingssummen) ved Henvendelse til

Mægler R. Obarboch-Larsen.
Nyborg.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

NESTLÉ'S MELK

Aarelang erfaring for godhed og holdbarhed.

Enhver box sælges med fabrikkens fulde garanti.

NEW YORK STEMP.FABR. XANIA

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Nybøstergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

Motorkyndig

Skibsfører

ønsker et mindre Fartøj at føre. Billet m. kr. 2000 indlægges paa dette Blads Kontor.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lastevne.

Roligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 3. Januar 1913.

Aaret 1912 vil sikkert komme til at staa som et Mærkeaar for Skibsfarten, idet man skal gaa mange Aar tilbage for at finde saa gunstige Tider, som det nu hendirte Aar har bragt. Eller en lang Række af usædvanlig ugunstige Aar for Skibsfarten begynde Forholdene at bedre sig i den sidste Halvdel af 1910. Denne Omstændighed bragte Haab om, at Bunden af Bølgedalen nu var naaet, og man begynde at se de kommende Tider i Møde med Forventning. Denne Forventning blev heller ikke skuffet. Forholdene blev virkelig bedre, og 1911 bragte gunstigere Resultater, end man længe havde kendt, idet Efterspørgslen efter Tonnage blev livligere og livligere, og Fragtraterne var jævnt stigende. Blev saaledes allerede 1911 et lønnende Aar, saa har dog Aaret 1912 overtruffet alle Forventninger og kan sikkert betegnes som et Rekordaar. Verdensomsætningen har taget et uhyre Opsving, der har haft glædelige og vidtrækkende Følger for Skibsfarten, idet Efterspørgslen efter Tonnage er vokset fra Dag til Dag, og Fragtraten har naaet en Højde, som man næppe havde vovet at haabe.

At give en fyldestgørende Forklaring af de Aarsager, som har bevirket et saa stort Opsving i Handel og Omsætning, vil næppe være muligt. Undertiden følger saadanne Opgangsperioder efter store og langvarige Krige, der for en Tid har hemmet Omsætningen, ødelagt Værdier, der skal erstattes, og lagt Beslag paa store Transportmidler, som saaledes er blevet unddraget den fredelige Handelsomsætning, som f. Eks. efter Englands langvarige Krig med Boerne, efter hvilken der ogsaa fulgte en Opgangsperiode. Den Opgangsperiode, som vi nu har set begynde, og som forhaabentlig vil vare en god Stund endnu, har dog maaske snarere en af sine Grunde i en usædvanlig rig Høst i de store kornproducerende Lande i de senere Aar, saaledes meldes det nu, at Argentinas Høst af Hvede, Havre og Hør i sidste Aar har været rigere end nogensinde før, og det samme kan vistnok ogsaa siges om Verdenshøsten i de to foregaaende Aar. En saadan rig Høst fremkalder et større Forbrug og en større Omsætning og kræver tilsvarende Transportmidler. Naar saa hertil kommer en stærkt voksende Fabriksdrift med foreøget Eksport og Import for de fleste Landes Vedkommende, og særlige Forhold, der har hemmet Tilgangen af ny Tonnage til en Tid, som f. Eks. de store Strejker paa Skibsværfterne og i Kulgruberne i de senere Aar, saa forstaar man, at der maa komme det Øjeblik, hvor Efterspørgslen efter Tonnage bliver større end Tilbudet, og Fragtraten maa stige.

Uagtet Fragtraterne er gaaet en Del ned i visse Mærkeder henimod Slutningen af Aaret, saa er den almindelige Mening dog vistnok den, at de gode Tider vil vedvare endnu en rum Tid, hvis ikke uventede Begivenheder, som f. Eks. en stor europæisk Krig, der jo ikke hører til Umulighederne, kommer til at gribe forstyrrende ind. De samme Aarsager, som kan antages at have bidraget meget til at gøre Aaret 1912 saa gunstigt for Skibsfarten, vil jo endnu lidels være til Stede i det kommende Aar. Høsten i 1912 har gennemgaaende været god, og om der end kan ventes en temmelig betydelig Tilgang af ny Tonnage, idet alle Skibsværfter har fuldt op at gøre, saa er dog en betydelig Del af den Tonnage, som for Tiden er

under Bygning, bestemt til særlige Formaal, som Ruleskibe eller Petroleums-Tankskibe og lignende. Af Tankskibe var der ved Aarets Slutning alene henimod et Hundrede med c. $\frac{1}{2}$ Million Tons under Bygning, hvilket udgør en betydelig Del af hele Tilgangen til Verdenstonnagen for et Aar.

At de gode Tider dog kun vil vare en vis kortere eller længere Tid, maa man naturligvis være forberedt paa. Erfaringen har vist, at Tiderne gaar op og ned, og at Perioder af gode og mindre gode Aar afløser hinanden. Rederne vil derfor gøre vel ved at betænke denne gamle Regel og forberede dem paa at kunne møde de mindre gode Tider vel forberedt, naar de omsider kommer. Et af Midlerne dertil, og maaske ikke det mindst virksomme, er Sammenslutning og loyalt Samarbejde i Søfartens store Organisationer, Nordisk Skibsrederforening og The Baltic and White Sea Conference, i Samvirken med de store udenlandske Rederorganisationer. Meget er allerede opnaaet af disse, og endnu mere vil sikkert kunne vindes i Fremtiden, naar alle Redere staar fast sammen. Det er i de gode Tider, man skal ruste sig til at møde de ringere, som jo ikke vil udeblive, men som maaske ved forsigtig Tilbageholdenhed ved Fragtafslutninger forud, Indskrækning af Nybygninger paa Spekulation og andre kloge Forholdsregler endogsaa kan skydes ud til en fjernere Fremtid.

Som Aaret 1912 har været et Mærkeaar paa Fragtraternes Omraade, saaledes har det ogsaa paa Skibbygningens Omraade været et Mærkeaar, der maaske endog vil blive optegnet i Historien som epokegørende. Vi tænker her paa Indførelsen af Diesel-Motorer som Drivkraft i store, søgaaende Skibe som Afløsere af Dampmaskiner. Her har jo vort Fædreland naaet en ærefuld og førende Stilling, idet de af Burmeister & Wains Værft byggede Skibe »Selandia« og det til Hamburg solgte »Christian X« har staaet deres Prøve og uden Uheld tilbagelagt gentagne Rejser til oversøiske Pladser og tilbage igen. Ingen tør vel endnu med nogen virkelig Grad af Sikkerhed forudsige Dieselmotorens fuldstændige Gennembrud som Skibsmaskine, men af en Artikel, som vil fremkomme her i Bladet, om Motorskibe vil man faa et godt Indtryk af, i hvilket Omfang Bygningen af større og mindre Motorskibe nu er paabegyndt i forskellige Lande med Motorer baade efter 4-Takts og 2-Takts Systemet.

En af de Begivenheder paa Søen, der i det svundne Aar har sat Sindene hele Verden over i stærkest Bevægelse, er sikkert Kæmpeskibet »Titanic«s Undergang den 14. April efter en Kollision med et Isbjerg. Denne sørgelige Begivenhed, der kostede c. 1,600 Mennesker Livet, og som sikkert skyldes Ringeagt af modtagne Advarsler i Forbindelse med utilstrækkeligt Udkig, berørte vel i mindre Grad Danmark, da de Danskes Tal dér om Bord kun var ringe, men dog har denne Katastrofe haft Betydning for al Skibsfart. Den opskræmte Almenhed har nemlig i den Grad paavirket de engelske og andre Søfartsautoriteter, at der hele Verden over er blevet stillet vidtgaende Krav til de Redningsmidler, som skal have om Bord i Skibene. At der intet fornuftigt bør forsømmes i denne Retning, er jo ikke mere end rimeligt, dog er vi tilbøjelige til at mene, at man, særlig med Hensyn til Forlangendet »Baadeplass for alle om Bord værende Personer«, er kommet ud over Rimelighedens Grænser, da en Opstilling

af for mange Baade under forskellige Forhold maaske kan blive en Fare, og det i ikke faa Tilfælde vil vise sig umuligt at bringe Baadene sikkert paa Vandet. Et Eksempel herpaa afgiver den sørgelige Ulykke, som i disse Dage er hændet det danske Dampskib »Volmer«, som er sunket i Atlanterhavet under en Storm, idet den første Redningsbaad, der sattes ud med 8 Personer om Bord, knustes mod Skibssiden, saa alle disse Folk druknede, medens den næste Baad kæntruede, da den naaede Vandet, og kun som ved et Tilfælde bragtes paa ret Køl igen af de gennemblødte Folk.

En for vort Land og vor Søfart glædelig Begivenhed er sket i 1912, idet det ved Lov af 25. Maj s. A. blev vedtaget at give et Konsortium af vore mest ansete Mænd paa Søfartens og Handelens Omraade Koncession paa Bygningen af Havneanlæg, Dokker og Skibsværfter m. m. paa St. Thomas. Koncessionshaverne har vel senere, da det ikke lykkedes at tilvejebringe saa stor en Kapital som oprindeligt paatænkt, tilbageleveret deres Koncession til Ministeriet, men det til Formaalets Realisation dannede Aktieselskab vil dog kunne paabegynde Foretagendet med en tilstrækkelig Kapital til de nødvendige Arbejders Gennemførelse. Der er saaledes god Udsigt til, at St. Thomas' udmærkede Havn vil blive sat i Stand til at kunne møde de Krav, som Panama-Kanalens nær forestaaende Aabning vil stille til den. Med denne Begivenhed for Øje har Østasiatisk Kompagni oprettet en ny transatlantisk Linie. Det første Skib, som sendtes ud paa denne Rute, var Damperen »Indien«, der i Løbet af godt 8 Maaneder foretog en hel Jordomsejling, som forløb tilfredsstillende.

Af andre Begivenheder af Interesse for Søfarten kan nævnes, at Rigsdagen den 8. Juni vedtog en Lov om Ændring i Lov om Lodsvesnet af 13. Juni 1879 m. m., hvorved de to tidligere Overlodsdistrikter sammendrages til et Lodsdirektorat, og Lodsinspektørposterne ved Helsingør og Dragør Lodsrier nedlægges, samtidig med at Bestyrelsen af disse overgaar til Lodsoldermænd eller Lodsformænd.

Den 13. November har Søfartsministeren i Landstinget fremsat Forslag til Lov om Begunstigelser for en Krediforening af Ejere af danske Skibe, og den 6. December i samme Ting Forslag til Lov om Ændring i Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

Endelig har det under 2. Juni 1911 nedsatte Udvalg til at overveje Spørgsmaalet om en Ordning af Navigationsundervisningsvesnet og de dermed i Forbindelse staaende Ændringer i Sønæringsloven i November d. A. afgivet Betænkning til Ministeriet og deri fremsat Udkast til Love om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. samt om Sønæringsloven, hvilke Udkast vi netop gengiver her i Bladet i denne Tid. Det maa haabes, at der angaaende disse vigtige Spørgsmaal maa kunne opnaas Enighed om en Ordning, som alle interesserede Parter i det store og hele maa kunne føle sig tilfreds med, og som vil kunne bringe ny Chancer til Held og Ære for vor udmærkede Handelsmarine.

I dette Blads Nr. 7, for 26. Januar 1912, har fhv. Overlods. Kommandør J. N. Sølling varmt taget til Orde for, at »rent Splitflag« bør være vort Nationalflag. »Splitflaget, det rene, er vort smukkeste Flag. Skulde det være for godt for Nationen? Hvad enten dens Søn-

ner færdes paa Havet eller er knyttet til Hjemstavnen, bør dette Flag være fælles Eje for alle Danske«, siger Kommandøren.

Hertil kan vi ganske slutte os med Haab om, at de Autoriteter, som kan afgøre dette Spørgsmaal, vil tage det under velvillig Overvejelse. Da det forekommer os, at denne Tanke er for god til at gaa i Forglemmelse, benytter vi denne Lejlighed til at drage den frem paany.

Af Mænd, som har været knyttet til Skibsfarten eller paa anden Maade har haft Betydning for den, kan nævnes som afgaaet ved Døden i Aarets Løb: Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Tomsk« J. C. F. Kruse, Fører af Dampskibet »Væring« Vilhelmsen, Havnefoged M. F. Meltz i Nyborg, Baadebygmester Nielsen i Skovshoved, Fører af »Fox II« Andersen, Guvernør over de dansk-vestindiske Øer P. C. Limpriecht, fhv. Lodsformand Poulsen i Hornbæk, Skibbygmester E. C. Benzøen i Nykjøbing F., fhv. Bureanchef A. W. Schneider, fhv. Direktør i Det forenede Dampskibsselskab Konsul J. Brandt, Konsul C. L. Cloos i Frederikshavn, fhv. Overlods, Kontreadmiral V. Hansen, fhv. Skibsfører H. Christiansen af Fanø, Grosserer, Skibsreder Robert Hansen, Kaptajnerne P. Hedegaard, P. N. Meinertz, C. Nagel, L. A. Skovgaard, E. de Fine Licht, J. Wieneke, J. C. F. Breiningen og J. J. Hansen, Vestjysk Redningsmand A. P. Hau, fhv. Skibsreder, Grosserer Moses Melchior og fhv. Maskininspektør Caspersen.

Det norske Lodsvæsen og Fælleslodsningen. Efter »Norges Handels- og Søfartstidende« gengiver vi nedenstaaende to Artikler, som sikkert vil være af Interesse ogsaa for danske Skibsførere, som benytter norske Havne.

Kaptajn Thomas Iseljær af Kristianssand skriver den 25. Oktober bl. a.:

For flere Aar siden har jeg tilladt mig at paapege, at Indførelse af Fælleslodsning vilde skade det norske Lodsvæsen. Dette er ogsaa sket, og det er ikke alene Lodsningen til Kristiania, men Lodsningen langs den norske Kyst i det Hele, som Indførelsen af Lodsning til Fælleskasse og faste Lodsstationer har skadet.

Allerede da Forslaget til denne Ordning for Lodserne var tilsendt Lodsoldermændene til Erklæring, blev der fra mange af disse, saaledes ogsaa fra den herværende Lodsoldermænd, gjort opmærksom paa, at Lodsernes Energi sandsynligvis vilde svækkes ved Indførelse af Lodsning til Fælleskasse. — Som jeg allerede før har paatalt, har denne »Fælleslodsning«, hvorved de ældre og yngre Lodser bliver fritaget for at krydse paa Søen, medført, at Skibene saavel her som der forgæves søger at faa Lods paa Søen.

Det var udenfor Kysten og under Paalandsvind, Regntykning o. s. v., at vore norske Lodser, før Indførelsen af de ny Bestemmelser, havde Lejlighed til at vise deres Dygtighed, og vi Skibsførere vidste, vi kunde stole paa dem. Men nu bliver den yngre, kraftige og dygtige Lods' og ligeledes den ældre, erfarne og modige Lods' Tjeneste indskrænket til det paalagte Vagthold ved Indsejlingerne, og Skibene — saavel Sejl- som Dampskibe — lider Overlast langs vor Kyst, saaledes som »Norges Handels- og Søfartstidende« har oplyst om, at det er sket ved Færder.

Det er ikke Mangel paa Dygtighed hos vore Lodser, som gør, at man ikke kan faa Lodshjælp, men den Bestemmelse, at Lodspengene deles mellem alle en Stations Lodser, unge som gamle, driftige som ikke driftige, hvil-

ket berøver de dygtige Mænd den tidligere følte Trang til Kapsejlad paa Søen.

Som enhver gammel Skibsfører ved, var vore Lodsbaade i sin Tid meget forskellige fra Lodsernes nuværende Baade, men desuagtet kunde Skibsførerne stole paa at møde Lodserne ude paa Søen.

Lad os vel erindre, at baade Sejl- og Dampskibe kan trænge til Lodsernes Hjælp og kan forlange Lodsnigen ordnet saaledes, at denne Hjælp opnaas dér, hvor man trænger til den, og det er først og fremmest udenfor Kysten og Indsejlingerne.

I Overensstemmelse med disse Udtalelser skriver Kaptajn H. R. Hansén, Fører af 3/m. Skonnert »Cappella« af Svendborg; den 26. Oktober i samme Blad:

Efter en haard Rejse kom jeg den 25. Oktober ved Midnatslid ind mod Færder og blussede jævnligen efter Lods uden at faa noget Svar. Jeg fortsatte derefter ind ad Fjorden og passerede Færder Kl. 3.15 og Fulebuk Kl. 5.15. Vinden var OSO med sigtbart Vejr, saa Fyrene saas lige til Synskredsen.

Det var mig meget om at gøre at faa Lods om Bord, da jeg den foregaaende Nat havde været paa Dækket og var en Del anstrængt, saa jeg nødigt en Nat til vilde holde Tørn paa Dækket uden nævneværdig Hvile. Kl. 8 Morgen maalte der ankres paa Landgrunden.

Jeg fristes nu til at spørge: Hvorledes holder Lodserne Vagt, og hvor er de gamle hærdede, velkendte norske Lodser, som vi før i Tiden kunde møde langt til Søs, selv under Stormvejr? Nu da vi maa betale Lodspenge uden Hensyn til, om Lods faas eller ikke, fristes vi let til at antage, at Lodsernes Energi og indbyrdes Konkurrence er svækket. Det er mit Haab, at disse Linier maa anspore til lidt mere Paapasselighed.

Efter at ovenstaaende var skrevet, er der fremdeles fra en Række Skibsførere og Søfartsinstitutioner fremkommet alvorlige Klæger i »Norges Handels- og Søfartstidende« over de omtalte uheldige Forhold, der gør det utvivlsomt, at det ofte er umuligt at faa Lods til de norske Havne, at Lodspenge desuagtet maa betales, og at det kan være forbundet med Fare for Skib og Liv at styre ind paa norske Havne uden Lods. Red.

Dampere »Volmer« gaaet under. London, den 28. December. Til Lloyds telegraferes fra Penzance: Kaptajnen og en Matros fra den danske Dampere »Volmer«, der var paa Rejse til Nizza fra Swansea, er bleven landsat i Newlyn af en Trawler, der havde fundet dem udfør Lizard i en aaben Baad, i hvilken de havde drevet om i to Dage. »Volmer«, der tilhørte Dampskibsselskabet Gorm i Kjøbenhavn, er sunket. Man frygter, at de øvrige seksten Mand af Skibets Besætning er druknet.

I Følge et senere Telegram har de Overlevende fra »Volmer«, Kaptajn Ørbech og Matros L. Trociwitz fra Kiel, nu været i Stand til at afgive Beretning om deres frygtelige Onlevelser. Lugerne knustes Julemorgen. Vandet strømmede hurtigt ind, og det lykkedes ikke Besætningen at foretage de nødvendige Reparationer. Da Skibet sank langsomt, besluttedes det at gaa fra Bord, og første Redningsbaad salttes i Vandet med otte Mand om Bord, men knustes mod Skibssiden og de druknede alle. Den anden Baad var nær ved at faa samme Skæbne og kæntrøde, men det lykkedes Folkene at bringe den paa ret Køl igen. Kaptajnen sprang over Bord og svømmede hen til Baaden, der forlod Skibet Kl. 4 Juledags Eftermiddag med otte Mand om Bord. I Løbet af Natten døde 1ste Maskinmester, hvorefter Liget kastedes i Søen. 1ste Styrmand blev pludselig gal og forsøgte at kvæle Kaptajnen, men døde selv kort efter. De øvrige med Undtagelse af de to Overlevende bukkede under for deres Lidelser, den ene efter den anden. Den eneste Maade, hvorpaa de Red-

dede kunde slukke deres Tørst, var ved at holde Hænderne ud og fange Regndraaberne.

Angaaende Dampere og dens Besætning meddeler Rederiet følgende:

Dampskibet »Volmer« blev bygget i Aaret 1905 i Sunderland og maalte 1,318 Brutto Reg.-Tons; den havde en Besætning af ialt nitten Mand inkl. Føreren.

Officers-Besætningen bestod af følgende: T. E. O. Ørbech, født Korsør 1874, Fører, gift; J. Mikkelsen, født Sønderho 28. Marts 1881, 1ste Styrmand, gift; M. Thomsen, født Nordby 8. August 1885, 2den Styrmand, ugift; H. C. Christensen, født Kjøbenhavn 3. September 1881, 1ste Maskinmester, ugift; P. G. Møller, født Rønne 21. Maj 1886, 2den Maskinmester, gift; J. A. Petersen, født Kjøbenhavn 15. Januar 1889, 3dje Maskinmester, ugift.

I Følge det sidst modtagne Hyre-Regnskab var Størsteparten af det øvrige Mandskab Udlændinge.

(»Ritz. Bur.«)

St. Thomas Havn. Efter afholdt Licitation i Aktieselskabet »Det vestindiske Kompagni« over Uddybnings- og Bolværksarbejderne i St. Thomas Havn er disse den 31. f. M. bleven overdraget til Firmaerne N. C. Monberg og J. Saabye & O. Lerche i Forening.

Arbejdets Udførelse vil blive fremskyndet, saaledes at en væsentlig Del af Anlægget allerede kan tages i Brug i Oktober 1913, og hele første Sektion vil være fuldført i Løbet af 1914.

Skibsmæglerfirmaet Johs. Grønsund & Co. i London, meddeler os, at deres Kontor er flyttet til Mark Lane Nr. 79, London E. C.

Kaptajn Jens Jacob Hansen.



Fører af Dampskibet »H. P. Prior«, Kaptajn Jens Jacob Hansen, afgik ved Døden den 18. December f. A. efter et kort Sygeleje, 58 Aar gammel. Den Afdøde, der var født i Ellenæs paa Møen i 1854, havde siden 1905 ført flere af Det Forenede Dampskibsselskabs Dampere i Ruten Kallundborg—Aarhus og var meget afholdt af Passagerer og Mandskab som en flink og dygtig Fører. Kaptajn Hansen var en jævn, brav og jovial Sømandstype af den gamle Skole; og den Uddannelse, han havde erhvervet sig med større Sejlskibe, stod stedse for ham som et lysende Minde og Idealet af den Tids Sømandsskab. Han var en ivrig Forkæmper for Dansk Navigatørforening, og i dens Medlemsblad findes en lang og meget interessant Artikel af Kaptajn Hansen om en Rejse, som han i sin Tid gjorde med Fregatten »Havfruen« under den velbekendte og højt ansete Kapt. J. P. Sørensens Kommando.

Begravelsen fandt under stor Deltagelse Sted den 27. f. M. paa Holmens Kirkegaard.

b.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 36/1912, afsagt den 20. Juli 1912. Firmaet Jansen & Co. paa Damperen »Mimers« Vegne mod De private Assurandører paa Damperen »Hugo«s Vegne.

Den 6. Februar d. A. om Aftenen omtrent ved 8 Tiden fandt der et Sammenstød Sted mellem Damperen »Hugo« af Kjøbenhavn, som kom Nord fra ned gennem Sundet, og Damperen »Mimer« af Bergen, der laa for Anker NNV. for Middelgrundsfortet i omtrent 1 Sm. Afstand fra dette Fort. »Hugo« havde mødt en Del Drivis og var af Helsingørs Lodser underrettet om, at Drogden var blokeret af Is. »Mimer« havde forgæves søgt at gennembryde Isen i Drogden og havde derefter lagt sig til Anker paa det nævnte Sted. Vinden var østlig eller sydøstlig. »Mimer« laa med Stævnen mod Syd, og der havde efterhaanden samlet sig en Del Drivis paa dens Bagbords Side.

Da »Hugo« nærmede sig »Mimer«, havde den det sidsnævnte Skibs Ankerlanterner noget om Bagbord, og »Hugo«s Fører gik ud fra, at han vilde gaa godt fri af »Mimer«. Imidlertid kom Skihene hinanden nærmere, end han havde ventet; han har under Søforklaringen udtalt, at han, da han passerede »Mimer«, var forbavset over, at han var saa nær ved den, og »Mimer«s Fører har forklaret, at han, da »Hugo« nærmede sig, blev urolig over, at den gik saa nær, og at han af den Grund præjede over til »Hugo«.

Da »Hugo« var kommen halvt forbi »Mimer«, saaledes at dens Agterskib var paa Højde med »Mimer«s Forskib, løb den sin Stævn ind i en Ismasse og standsedes. Udkigsmanden havde intet varskoet, da han ikke i Mørket havde kunnet se, at denne Is var fastere end alle de andre Isflager, Skibet var gaaet igennem. Da »Hugo«s Fører mærkede, at Skibet stod fast, slog han straks fuld Kraft »Bak« for at komme fri. Samtidig gav han Styrmanden Ordre til at gaa agterud med en Fender og sprang selv ud til Bagbords Side for at se, om man gik klar af »Mimer«. Da han fik det Indtryk, at »Hugo« — hvis Skrue er højreskaaren, og hvis Agterskib derfor slaar Bagbord over under Bakning — drev forholdsvis hurtig ind paa »Mimer«, sprang han tilbage til Telegrafens og slog fuld Kraft frem, samtidig med at han gav haardt Styrhords Ror i det Haab, at Skruevandet vilde føre »Hugo«s Agterskib hort fra »Mimer«. Desuagtet tørnede »Hugo« — inden Styrmanden havde kunnet finde en Fender — med sin Bagbords Laaring et Par Gange sammen med »Mimer«s Styrbords Side ved Forriggen, og »Mimer« led forskellig Skade.

I den Anledning har Firmaet Jansen & Co. paa Damperen »Mimer«s Vegne under nærværende Sag paastaet De private Assurandører, der har vedtaget at modtage Søgsmaalet paa Damperen »Hugo«s Vegne, dømt til Betaling af Erstatning for den paa »Mimer« skete Skade, for det ved »Mimer«s Reparation forvoldte Ophold og for forskellige andre Udgifter med ialt Kr. 5,035.29 tillegemet Rentler og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger. De hævder, at »Hugo« er uden Skyld, og at Skaden skyldes Forhold, hvorover ingen er Herre. De mener, at den Afstand, hvori »Hugo« passerede »Mimer«, maa anses for tilstrækkelig, og at »Hugo«s Fører, da han ganske uventet mødte den nævnte Hindring, maatte være berettiget til at gøre, hvad han kunde, for at faa Skibet fri. De har slaet paa, at »Mimer« vistnok ogsaa selv har været i Bevægelse, og at det kan have været Isdrift, der har tvunget »Mimer« over mod »Hugo«. I saa Henseende har de henvist til Udtalelser, der under Søforklaringen fremkom dels fra

»Hugo«s Fører om, at han »tror«, at »Hugo«s Forskib har ligget saa fast i Isen, at »Hugo« ikke har drejet, samt at han har set »Mimer«s Ankerkætting staa ud mod Bagbord, som om det var Isen paa »Mimer«s Bagbords Side, der havde skruet »Mimer« op mod »Hugo«, dels fra »Hugo«s 1ste Styrmand om, at det for hans Øjne saa ud, som om »Mimer« drev sidelænds med stærk Fart henimod »Hugo«, og dels endelig fra Rorgængerens paa »Hugo« om, at han umiddelbart efter Sammenstødet paa Kompasset har set, at »Hugo« endnu da laa den tidligere Kurs an.

Rent bortset fra Muligheden af, at disse Udtalelser beror paa mangelfuld lagttagelse eller fejlende Erindring, er de ganske betydningsløse for Spørgsmaalet om Skyld eller Ikke-Skyld. Der er intet fremkommet, der kunde tyde paa, at Isen har skruet saaledes, at den har ført Skihene sammen, eller at overhovedet Naturforholdene (Is, Vind og Strøm) ikke har virket ganske i samme Retning paa de to Skibe. Selv om det maatte være rigtigt, at »Hugo« har ligget fast i Isen, og at det er »Mimer«, der har hevæget sig, maa det dog anlages, at det er »Hugo«s Manøvrer og navnlig dens Bakning med Skruen, der har ført Skibene sammen. Har den højreskaarne Skrue ikke kunnet føre »Hugo«s Agterskib mod Bagbord, fordi Skibet laa fast i Isen, maa den antages at have haft Tilbøjelighed til at suge til sig, hvad der laa til Bagbord for den — altsaa i dette Tilfælde »Mimer«s Forskib.

Hvad Afstanden mellem Skibene angaar, da »Hugo« passerede ned forbi »Mimer«, har »Hugo«s Besætning anslaaet den til 1 Skihslængde, »Mimer«s til 15 Favne. Mere Betydning end disse rent skønmæssige Angivelser har imidlertid de ovennævnte Forklaringer, hvorefter det er forekommet begge Førere, at man var kommet ret nær, og hvorefter »Hugo«s Fører straks, da han havde slaet »Bak«, sprang ud for at se, om man gik klar af »Mimer«. Skibene maa i Virkeligheden antages at have været meget nær ved hinanden.

Efter det saaledes foreliggende kan Retten ikke skønne, at »Hugo« kan undgaa at betragtes som den, der har Skylden for Sammenstødet. »Hugo«s Fører, som vidste, at der var Is i Farvandet, og at Drogden var hlokeret af Is, hurde ikke i Mørket være gaaet saa nær ved en Ankerligger, hvor han — som det her maa antages — havde aabent Vande til den anden Side. Han burde have regnet med Muligheden af, at han kunde blive stoppet af Is og maatte have Plads til at komme fri. Han hurde derhos, efter at han var kommet fast i umiddelbar Nærhed af et andet Skib, have manøvreret med større Forsigtighed, og han hurde ikke straks have slaet fuld Kraft »Bak«.

De Indstævnte maa derfor dømmes til at erstatte »Mimer«s Skade.

Naar de Indstævnte har gjort Indvendinger mod enkelte af Citanternes Krav, maa Retten give dem Medhold, forsaavidt angaar nogle Poster paa ialt Kr. 69.10 for visse Islandsættelser og et Beløb af Kr. 76.00 for Lodsning fra Middelgrunden til Drogdens Fyrskib.

Hvad det førstnævnte Beløb angaar, skønnes det ikke aldeles tilstrækkelig godtgjort, at de paagældende Skader stammer fra Kollisionen, og hvad det sidstnævnte Beløb angaar, skønnes det efter Omstændighederne ikke at vedkomme de Indstævnte.

Naar de Indstævnte derimod har villet hævde, at Citanterne ikke har Krav paa Erstatning for den Tid, i hvilken Reparationen varede, og naar de i saa Henseende navnlig har villet gøre gældende, at »Mimer« paa Grund af Isforholdene alligevel ikke vilde være kommet tidligere af Sted, kan der allerede af den Grund ikke heri gives dem Medhold, at Retten ikke tør anse det for godtgjort, at »Mimer« vilde være hleven forsinket i nogen særlig Grad af Isforholdene. Bortset fra de to forannævnte mindre Poster vil der altsaa være at give Citanterne Medhold, saaledes at de Indstævnte vil have at udrede Kr.

4,890.19 tilligemed Rentler heraf som paastaet og Sagens Omkostninger med 25 Kr.

Navigationstvæsnetts og Søneringsvæsnetts Ordning.

(Fortsat.)

Udkast til Lov
om
Sønærings m. m.

1ste Kapitel.
Om Adgang til Sønering.

§ 1.

Det skal med de af denne Lov flydende Indskrænkninger være enhver tilladt at ernære sig ved Søfart med dansk Skib.

§ 2.

Paa ethvert dansk Skib udenfor udvidet Kystfart og paa dansk Skib af over 20 Tons i denne Fart skal være ansat en Fører med fornødent Søneringsbevis, jfr. §§ 6—8 og § 9 næstsidste Stykke.

Derhos skal paa dansk Fartøj af ikke over 20 Tons i udvidet Kystfart, naar Fartøjet benyttes til Befordring af Passagerer, som Fører være ansat en ædruelig og paalidelig Mand, der er fyldt 18 Aar og efter nærmere af Ministeren for Handel og Søfart fastsatte Regler godtgør at besidde fornødent Kendskab til Styling af Fartøjer, og som har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

Paa Lægtere af over 200 Tons udenfor udvidet Kystfart skal som Fører være ansat en Mand, der i det mindste har Bevis som Kystskipper, jfr. § 6.

§ 3.

Paa dansk Sejlskib af over 300 Tons i Fart paa fremmede Verdensdele og paa dansk Dampskib af over 300 Tons udenfor den indskrænkede Fart skal der foruden Føreren være ansat i det mindste to Styrmand, der have erhvervet fornødent Styrmandsbevis, jfr. § 9.

Paa andre danske Skibe udenfor den indskrænkede Fart og paa dansk Dampskib af over 100 Tons i denne Fart skal, med den i næste Stykke nævnte Undtagelse, foruden Føreren være ansat i det mindste een Styrmand med Styrmandsbevis.

Paa dansk Sejlskib af ikke over 100 Tons i Fart paa Nordsøen kan dog som Styrmand være ansat en Mand, der har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Sætteskipperprøve samt har faret mindst 6 Maanedes som Matros og derhos har fyldt sit 20nde Aar.

§ 4.

Paa dansk Motorfartøj med Fremdrivningsmotor af over 50 H. K. skal til at passe Motoren være ansat i det mindste een Mand, der har Bevis som Motorpasser. Ministeren for Handel og Søfart skal dog for Sejlskibe med Hjælpe-motor af ikke over 125 H. K. være benyndiget til under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelser herfra.

Er Motorens Hestekraft over 200 H. K., eller er Fartøjets tilladte Passagerantal over 600, gælde med Hensyn til Maskinbetjeningen de for Dampskibe i § 5 fastsatte Regler.

Det kan ved kongelig Anordning fastsættes, at Maskinmesteren i Motorfartøjer med Fremdrivningsmotor af over 1000 H. K. yderligere skal have bestaaet den udvidede Maskinisteksamen.

Benyttes Motorfartøjer, hvis Motor ikke overstiger 50 H. K., til Befordring af Passagerer, udkræves dog, at der til at forestaa Motorens Betjening om Bord er ansat en ædruelig og paalidelig Mand, der er fyldt 16 Aar, og som enten har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede Motor- eller Maskinpasserprøve eller ved Bevis fra en af Ministeren for Handel og Søfart godkendt sagkyndig godtgør at besidde den fornødne faglige Duelighed i Betjening af Motorer.

§ 5.

Paa dansk Dampskib med Maskine af ikke over 125 H. K. samt paa ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende skal til at passe Maskinen være ansat i det mindste een Mand, der har Bevis som Maskinpasser.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 125, men ikke over 500 H. K. skal i det mindste være ansat: i Fart øst for Linien Lindesnes—Texel, dog for Østersøens Vedkommende ikke nordligere end den 58nde Breddegrad een Maskinmester af 2den Klasse, i den øvrige indskrænkede Fart een Maskinmester af 2den og een af 3die Klasse og udenfor saadan Fart to Maskinmestre af 2den Klasse.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 500 H. K. og paa Passagerdampskibe, hvis største tilladte Passagerantal er over 600, skal være ansat i det mindste een Maskinmester af 1ste og een af 2den Klasse. Gaa saadanne Dampskibe i Fart paa fremmede Verdensdele, skal om Bord være ansat yderligere mindst en Maskinmester af 3die Klasse.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 800 H. K. i Fart paa Middelhavet skal være ansat i det mindste een Maskinmester af 1ste, een af 2den og een af 3die Klasse.

§ 6.

Til Erhvervelse af Bevis som Kystskipper kræves:

- at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 1 Aar i søgaaende Sejlskib;
- at han derefter har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Kystskipperprøve;
- at han er i Besiddelse af Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- at han er fyldt 23 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling;
- at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

Saadant Bevis giver Ret til at være Fører af dansk Skib af ikke over 100 Tons i udvidet Kystfart samt til at være Fører af Lægter udenfor denne Fart.

Benytter Skibet Motor til Fremdrivning, udkræves udenfor de i § 4, 1ste og 4de Stykke angivne Tilfælde yderligere, at Føreren har bestaaet i det mindste den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Tillægsprøve i Motorlære eller ved Bevis fra en af Ministeren for Handel og Søfart godkendt sagkyndig godtgør at besidde den fornødne faglige Duelighed i Pasning af Motorer.

§ 7.

Til Erhvervelse af Bevis som Sætteskipper kræves:

- at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 4 Aar eller efter det fyldte 17de Aar i mindst 3 Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 2 Aar som Kystskipper eller i søgaaende Sejlskib, hvoraf da mindst 6 Maanedes som Matros;
- at han derefter har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Sætteskipperprøve;
- at han er i Besiddelse af Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- at han er fyldt 23 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling;
- at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

Saadant Bevis giver Ret til at være Fører af dansk Skib af ikke over 100 Tons i indskrænket Fart.

Benytter Skibet Motor til Fremdrivning, kræves udenfor de i § 4, 1ste og 4de Stykke angivne Tilfælde yderligere, at Føreren har bestaaet i det mindste den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Tillægsprøve i Motorlære.

§ 8.

Til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører kræves:

- at vedkommende efter bestaaet Styrmandseksamen har faret 2 Aar til Søs som Styrmand eller Sætteskipper, dog mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i søgaaende Skib udenfor indskrænket Fart eller paa Dampskib af over 100 Tons i denne Fart;
- at han har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede almindelige Skibsførereksamen;
- at han er i Besiddelse af Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- at han er fyldt 25 Aar;
- at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling;
- at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

Saadant Bevis giver, med den nedennævnte Undtagelse, Ret til at være Fører af dansk Skib af hvilken som helst Størrelse i hvilken som helst Fart.

For Fører af dansk Udvaandreriskib i Fart paa fremmede Verdensdele kræves dog endvidere, at vedkommende har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede udvidede Skibsførereksamen. Fra denne Bestemmelse kan Ministeren for Handel og Søfart under særlige Omstændigheder gøre Undtagelse.

Den Officer af Søværnet, der har bestaaet Afgangsprøven ved Kadetskolen og har faret til Søs som Officer i mindst 4 Aar, har Ret til at erhverve Bevis som Fører af dansk Dampskib med Ret til at føre Udvaandreriskib i Fart paa fremmede Verdensdele. Samme Ret har den Officer af Søværnet, der har bestaaet den nævnte Afgangsprøve og har faret til Søs i mindst 2 Aar som Officer samt i mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i dansk Dampskib i Koffardifart udenfor den indskrænkede Fart.

§ 9.

Til Erhvervelse af Bevis som Styrmand kræves:

- at vedkommende efter det fyldte 15de Aar har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i mindst 4 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i søgaaende Sejlskib af over 60 Tons og deraf mindst 1 Aar som Matros;
- at han derefter har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Styrmandseksamen;

- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanværende Handling;
- d. at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.
- Saadant Bevis giver, med den nedennævnte Undtagelse, Ret til at være Styrmand paa dansk Skib af hvilken som helst Størrelse i hvilken som helst Fart.

For 1ste Styrmand i dansk Udvandreriskib i Fart paa fremmede Verdensdele kræves, at vedkommende har erhvervet Bevis som Skibsfører.

Den, der har Bevis som Styrmand og har faret 2 Aar til Søs som Styrmand eller Sætteskipper, hvoraf dog mindst 1 Aar som 1ste eller eneste Styrmand i søgaaende Skib udenfor indskrænket Fart, er derhos berettiget til at være Fører af Sejlskibe paa indtil 200 Tons paa Nord- og Østersøen.

Den Officer af Søværnet, der har bestaaet Afgangsprøven ved Kadetskolen og har faret til Søs som Officer i mindst 2 Aar, har Ret til at erhverve Bevis som Styrmand i dansk Dampskib.

§ 10.

Til Erhvervelse af Bevis som Motorpasser kræves:

- a. at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede Motorpasserprøve;
- b. at han har arbejdet mindst 2 Aar paa et Smede- eller Maskinværksted samt i mindst 3 Maaneder har deltaget i Betjeningen af en Motor eller ved Bevis fra Indehaveren af et godkendt Maskinværksted, som forfærdiger Motorer (jfr. § 8 i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.), godtgør at besidde fornuddent Kendskab til Motorbetjening;
- c. at han har faret enten som Fyrbøder eller som Medhjælper ved Maskinen paa søgaaende Dampskib i Fart i mindst 1 Aar eller som Medhjælper ved Motoren i søgaaende Motorfartøj i mindst 1 Aar;
- d. at han er fyldt 18 Aar;
- e. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanværende Handling.
- Saadant Bevis giver i Overensstemmelse med de i § 4 givne Regler Ret til at være Motorpasser i danske Fartøjer med Motor af ikke over 200 H. K.

§ 11.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinpasser kræves:

- a. at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede Maskinpasserprøve;
- b. at han har forrettet Tjeneste ved Maskinen i søgaaende Dampskib i Fart i mindst 2 Aar, deraf mindst 6 Maaneder som Fyrbøder og mindst 12 Maaneder som Medhjælper ved Maskiner af over 100 H. K., dog at Tjeneste som Overfyrbøder regnes som Medhjælper-tjeneste;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanværende Handling.
- Saadant Bevis giver i Overensstemmelse med de i § 5, 1ste Stykke givne Regler Ret til at være Maskinpasser i danske Dampskibe med Maskine af ikke over 125 H. K. samt i ikke selvbævegende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende.

§ 12.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 3die Klasse kræves:

- a. at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede almindelige Maskinisteksamen samt den i samme Lov omhandlede Haandværksprøve;
- b. at han har faret i mindst 9 Maaneder som Maskinpasser (jfr. § 11) eller har forrettet Tjeneste ved Maskiner i søgaaende Dampskib i Fart i mindst 18 Maaneder, hvoraf mindst 3 Maaneder ved Fyrbødertjeneste og mindst 12 Maaneder som Medhjælper ved Maskiner af over 100 H. K.;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanværende Handling.
- Saadant Bevis giver i Overensstemmelse med de i § 5, 2det—4de Stykke givne Regler Ret til at være 2den eller 3die Maskinmester i danske Dampskibe.

§ 13.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2den Klasse kræves:

- a. at vedkommende har bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede almindelige Maskinisteksamen samt den i samme Lov omhandlede Haandværksprøve;
- b. at han har faret mindst 12 Maaneder som Maskinpasser (jfr. § 11) eller har forrettet Tjeneste som Medhjælper ved Maskinen i søgaaende Dampskib i Fart i mindst 24 Maaneder, deraf mindst 3 Maaneder ved Fyrbødertjeneste og mindst 18 Maaneder som Medhjælper ved Maskiner af over 100 H. K. eller har faret mindst 4 Maaneder som Maskinmester af 3die Klasse (jfr. § 12);
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanværende Handling.
- Saadant Bevis giver i Overensstemmelse med de i § 5, 2det—4de Stykke givne Regler Ret til at være 1ste eller 2den Maskinmester i danske Dampskibe.

§ 14.

Til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 1ste Klasse kræves:

- a. at vedkommende, efter at have erhvervet Bevis som Maskinmester af 2den Klasse, har faret i mindst 12 Maaneder som 1ste eller 2den Maskinmester under saadanne Forhold, hvor der udkræves Bevis som Maskinmester af 2den Klasse (§ 13) eller som 3die Maskinmester i den i § 5, 3die Stykke, 2det Punktum, ommeldte Fart eller i tilsvarende Fart med fremmede Skibe;
- b. at han er fyldt 25 Aar;
- c. at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanværende Handling.
- Saadant Bevis giver, med nedennævnte Undtagelse, Ret til at være Maskinmester paa dansk Skib af hvilken som helst Størrelse i hvilken som helst Fart.
- For at være 1ste Maskinmester paa Udvandreriskib i Fart paa fremmede Verdensdele skal vedkommende dog yderligere have bestaaet den i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. omhandlede udvidede Maskinisteksamen, jfr. herved tillige § 4, 3die Stykke.

2det Kapitel. Om Fiskerfart m. m.

§ 15.

De i 1ste Kapitel indeholdte Bestemmelser angaaende Dæksbefalingsmændenes Antal og Uddannelse finde ikke Anvendelse paa dansk Skib paa Fiskeri, jfr. dog § 18.

§ 16.

Paa dansk Skib af over 20 Tons paa Fiskeri i Nord- og Østersøen skal som Fører være ansat en Mand med Bevis som Fiske-skipper af 2den Klasse, jfr. dog § 17.

Til Erhvervelse af saadant Bevis kræves:

- a. at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 3 Aar enten har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 1 Aar i søgaaende Sejlskib eller har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i Fiskerifartøj, hvoraf mindst 1 Aar i Sejlfiskerifartøj af over 20 Tons;
- b. at han derefter har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Kystskipperprøve i Forbindelse med den i samme Lov omhandlede Tillægsprøve i Motorlære;
- c. at han er i Besiddelse af dansk Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- d. at han er fyldt 23 Aar;
- e. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanværende Handling;
- f. at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

§ 17.

Paa dansk Skib paa Fiskeri ved Færøerne eller Island og paa dansk Dampfiskerifartøj af over 100, men ikke over 250 Tons skal som Fører være ansat en Mand med Bevis som Fiskeskipper af 1ste Klasse.

Til Erhvervelse af saadant Bevis kræves:

- a. at vedkommende efter det fyldte 15de Aar i mindst 4 Aar eller efter det fyldte 17de Aar i mindst 3 Aar enten har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste, deraf mindst 2 Aar som Kystskipper eller i søgaaende Sejlskib, hvoraf da mindst 6 Maaneder som Matros eller har faret til Søs og forrettet Sømandstjeneste i Fiskerifartøj, deraf mindst 2 Aar i Sejlfiskerifartøj af over 20 Tons, hvoraf mindst 6 Maaneder i Fart udenfor Nordøen;
- b. at han derefter har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Sætteskipperprøve i Forbindelse med den i samme Lov omhandlede Tillægsprøve i Motorlære;
- c. at han er i Besiddelse af dansk Indfødsret, eller i modsat Fald at han fyldestgør Fordringerne i Næringslov af 29. December 1857 § 2 Nr. 4 og i Lov Nr. 73 af 23. Maj 1873 § 1;
- d. at han er fyldt 23 Aar;
- e. at han ikke ved Dom er funden skyldig til Straf af offentligt Arbejde for en i den offentlige Mening vanværende Handling;
- f. at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

§ 18.

For dansk Skib paa Fiskeri udover den i §§ 16 og 17 omhandlede Fart og for dansk Dampfiskerifartøj af over 250 Tons gælde de i §§ 2 og 3 fastsatte almindelige sønæringsretlige Bestemmelser. Dog kan der ved kongelig Anordning fastsættes Lempelser i de i nærværende Paragraf givne Regler.

§ 19.

Dansk Damp- eller Motorfartøj paa Fiskeri skal med Hensyn til Betjeningen af Maskinen (Motoren) være undergivet de i §§ 4 og 5 givne Regler, dog at Ministeren for Handel og Søfart skal være myndigt til under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelser herfra.

(Fortsættes).

Uddrag af Notices to Mariners.

Da vi fremtidig, efter »Notices to Mariners«, i det engelske Sprog vil gengive de Meddelelser, som angaar den nordlige Del af indiske Ocean og Røde Hav samt Asiens Østkyst med Japan, gengiver vi her en Fortegnelse over de Forkortelser, der benyttes af »Notices to Mariners«.

Alt. Alternate, -ing, -ly	Lat. Latitude
Alt. Fl. Alternating flashing	Lt. Light
Alt. Gp. Fl. Alternating group flashing	Lt.-H. Lighthouse
Alt. Occ. Alternating occulting	Lt.-V. Light-vessel
Alt. Gp. Occ. Alternating group occulting	Long. Longitude
Alt. F. Fl. Alternating fixed and flashing	L. W. Low water
Alt. F. Gp. Fl. Alternating fixed and group flashing	Mag. Magnetic
Alt. Rev. Alternating revolving	M. T. Mean time
Appar. Apparent, -ly	Mins. Minutes
Approx. Approximate, -ly	Nav. Navigable, -te, -ting, -tion
Archip. Archipelago	N. North
Aug. August	Nly. Northerly
Btm. Bottom	Nrd. Northward
Chan. Channel	Nrn. Northern
Char. Character, -istics	Nov. November
Cheq. Chequer, -ed	No. Number
Constr. Construct, -ed, -ing, -ion	Obsc. Obscured, -ration
Cyl. Cylinder, -drical	Obsr. Observed, -vations, -vatory
Dec. December	Occ. Occulting
Driet. Drivelt	P. A. Position approximate
Diam. Diameter	Penin. Peninsula
Disc. Discontinued, -ance	Perm. Permanent, -ly
Dist. Distance, -ant	Pt. Point
Disting. Distinguish, -able, -ed, -ing	P. D. Position doubtful
Dura. Duration	Prev. Previous, -ly
E. East	Proj. Project, -ed, -ing, -ion, -s
Ely. Easterly	Provis. Provisional, -ly
Erd. Eastward	Pyra. Pyramid, -dal
Ern. Eastern	R. Range
Ecl. Ecllipse, -ed	Rev. Revolving
Elec. Electric, -tricity	Rk. Rock
Elev. Elevated	Schr. Schooner
Entr. Entrance	Secs. Seconds
Est. Establish, -ed, -ment	Sept. September
Exam. Examine, -ation, -d	Sig. Signal, -ling
Exp. Exhibit, -ed, -ing	S. South
E. D. Existence doubtful	Sly. Southerly
Exper. Experiment, -tal, -tally	Srd. Southward
Extr. Extreme, -ity	Srn. Southern
Feb. February	Spher. Spherical
F. Fixed or steady	Starb. Starboard
Fl. Flashing	Succ. Succeeding, -ession, -essive, -essively
F. Fl. Fixed and flashing	Surm. Surmount, -ed, -ing
F. Gp. Fl. Fixed and group flashing	Tel. Telegraph
Fms. Fathoms	Temp. Temporary, -ily
Ft. Feet	Unsucc. Unsuccessful, -ly
G. M. T. Greenwich mean time	(U). Unwatched lights
Gp. Fl. Group flashing	Vert. Vertical
Gp. Occ. Group occulting	Vis. Visible, -bility
Harb. Harbour	W. West
Hor. Horizon, -tal, -tally	Wly. Westerly
H. W. High water	Wrd. Westward
Hvd. Hydrographer, -phic	Wrn. Western
Indic. Indicate, -ed, -ing, -ion	Wrk. Wreck
Invis. Invisible	Wrk.-Mk.-V. Wreck marking vessel
Isl. Island	Yds. Yards
Jan. January	

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saatrent Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaa Fyr, er angivet fra Søen.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser

»Efterretninger for Søfarende« meddeles i følgende Rækkefølge:

- I. Østersøen.
 - Østersøen. Danmark (fra Vejsnæs-Nakke, incl., til Skevns Fyr, excl.). Sverrig (fra Falsterbore Fyrskib excl.). Finland. Rusland. Tyskland (indtil Pøls-Huk, excl.).
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.
 - Sundet. Danmark (fra Gilbjerg-Hoved, incl., til Stevns Fyr, incl.). Sverrig (fra Kullen, incl., til Falsterbore Fyrskib, incl.).
 - Smaalands-Farvandet. (Grænsen mod Østersøen er, ud for Bøgestrøm, en Linie uden om Sandene, gennem Bøgestrøm-Tunden, incl.; ud for Grønsund en Linie uden om Tolken; ud for Guldborg-Sund en Linie fra Flinthorne-Rev til Skjelby. Grænsen mod Store-Bælt er en Linie fra Korsør Kirke over W.-Kysten af Egholm, Agersø og Omø, over SW-lige Omø-Staargrund til den E.-lige Pynt af Onse-Vig.)
 - Store-Bælt. (Fra Linien »Gulstav—Kappel Kirke« til Linien »Refsnæs—Fyens-Hoved«.)
 - Farvandet Syd for Fyen. (Fra Linien »Tjør-Rev—Næs-Hoved paa Langeland« til Linien »Skjoldnæs—Horne-Næs«.)
 - Lille-Bælt. Danmark (fra Vejsnæs-Nakke, excl., til Linien »Eubele—Bjørnsknude«). Tyskland (fra Pøls-Huk, incl.).
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
 - Kattegat med Odense-Fjord og Isøfjord. Danmark. (Fra Gilbjerg-Hoved, excl., til Skagen Fyr, incl., se Store-Bælt og Lille-Bælt.) Sverrig (fra Kullen, excl., til Paternoster Skår, incl.).
 - Limfjorden (fra Hals-Barre Fyr til Thybøren Anduvningstønde).
 - Skagerrak. Danmark (fra Skagen Fyr, excl., til Hanstholm Fyr, excl.). Sverrig (fra Paternoster-Skår). Norge (til Lindesnes Fyr, incl.).
- IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.
 - N.-lige Ishav og Nordsøen. Grønland. Rusland (W. for 45° E. Lgd.). Norge (til Lindesnes Fyr, excl.). Danmark. Tyskland. Holland. Belgien. Frankrig (til Calais, incl.). England (fra South Foreland Fyr, incl.). Skotland (til Duncansby Head, incl.). Ørken øerne (fra Brough Ness, incl., til N. Ronaldsay, incl.). Fair isle. Shetlands øerne (fra Sumburgh Head, incl., til Muckle Flugga, incl.).
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken øerne og Shetlands øerne, samt Irland.
 - Kanalen, W.-Kyst af England og Skotland, Irland. Frankrig (fra Calais, excl., til Le Four Fyr, incl.). Ile d'Ouessant. Engelske Kanal øer. England (fra South Foreland Fyr, excl.). Skotland (til Duncansby Head, excl.). Ørken øerne (fra Brough Ness, excl., til N. Ronaldsay, excl., til N. Ronaldsay, excl.). Shetlands øerne (fra Sumburgh Head, excl.). Irland.
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
 - Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst. Fæøerne. Frankrig (fra Le Four Fyr, excl.). Spanien N.- og W.-Kyst. Portugal. Spanien S.-Kyst (til Kap Trafalgar, incl.). Afrika (fra Kap Spartel, incl., til Kap Agulhas, incl.). Kap Verdes øer. Canariske øer. Azoreerne, Bermudas øerne. Newfoundland E.- og S.-Kyst (fra Kap Spear Fyr, incl., til Galantry Head Fyr, incl., kun medtagende vigtige Forandringer, som berører Forbisejladsen). Sable Island. Cape Breton Island SE-Kyst (fra Scatari Island Fyr, incl., til Green Island Fyr, incl., kun medtagende vigtige Forandringer, som berører Forbisejladsen). Nova Scotia SE-Kyst (fra Canso Harbour Fyr, incl., til Kap Sable Fyr, incl., kun medtagende vigtige Forandringer, som berører Forbisejladsen). Forenede Stater i Nord-Amerika (indtil Kap Canaveral, incl.).
- VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien.
 - Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien. Nord-Amerika (fra Kap Canaveral, excl.).

Fragtmarkedet.

Med denne vor sidste Beretning for 1912 er det os en Glæde i alt væsentligt at kunne give lyse og lovende Meddelelser om Fragtmarkedet. Dette var flovet meget af i Begyndelsen af December, delvis influeret af Kulstrejken i Tyne-Distriktet, ligesom et Par af de oversøiske Markeder viste mindre Begær; men efter Strejken Bilæggelse og ved fornyet Efterspørgsel fra flere Kanter, f. Eks. La Plata, Østen, Australien etc., har Markedet nu et for Aarsliden absolut tilfredsstillende Udseende, og gennemgaaende er Fragterne højere i alle Retninger end for et Aar siden, de fleste Steder endog meget betydeligt. Bunkerkulpriserne, Hyrer etc. er ogsaa højere end forrige Aar ved samme Tid, men det spiller dog kun en mindre Rolle, saa længe Fragterne er paa et saadant Niveau som for Nærværende. — Der blev i de forskellige Markeder bl. a. sluttet i Ugens Løb som følger:

Østen. Bombay/Genua og/eller Marseille 23/ Dødvægt én, 23/6 begge Havne. Kurrachee til udsøgt Havn (Frankrig ekskl.) 19/ (\div 2 pCt.). Fra Birma med Ris 32/ Holland, 32/6 O. C. pr. Januar—Februar. Palmekærner Madras Kysten/Marseille 35/ (\div 5 pCt.) pr. Januar. For Hvide fra Australien 42/6 à 43/3 pr. Januar—Februar til U. K. eller Kontinentet.

Sortehavet etc. For større Baade c. 10/6 fra Odessa, Nikolajeff etc. til udsøgt Havn, fra Sulina c. 11/6. Fres. 14¼ Sulina/Marseille (3.600). Oljekager Novorossisk/Danmark 17/3 à 17/6. Basis én Lossehavn.

Middelhavet. Fosfat Bona/Rotterdam 6/6. Sfax/Stettin 8/9. Erts 7/ Thermia/Rotterdam (4.400 Tons Baad med 1.000—1.000 Tons daglig Lastning og Losning). 6/6 Vivero/Immingham, 6/3 Hornillo Bay/Glasgow. Fra Bilbao 5/ Cardiff, 6/ Grangemouth eller Boness.

Nordamerika. Kul Filadelfia eller Baltimore 20/ Algier. Blandet Last fra Golfen (2 Havne) 57/6 Rotterdam, 60/ Hamburg, Form »O«. Tømmer Pensacola/Holland 122/6 pr. Januar. Paa Timecharterbasis 6/ Dødvægt én Trip Cuba/Golfen, Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 23/ O. C. (\div 6d. direkte Havn) pr. Januar—Marts, fra Buenos Aires eller La Plata 20/ pr. prompt og fra Bahia Blanca 23/ pr. Februar.

Østersøen. Laster knappe. Hør Reval/Ghent Fres. 22, Riga/Ghent Fres. 23—24, Dunkerque Fres. 1 ekstra. Korn fra Libau eller Windau 11¼ d. Rotterdam, 11½ Antwerpen, 1/3 Dunkerque, 14¼ à 1/6 Rouen, alt Havrebasis. For D. B. Delladning Boards fra Riga 27/6 Grangemouth, 30/ London. Fres. 34 Antwerpen, 38 Rouen, Hll. 14 Holland. Königsberg noterer 11½ Hvedebasis til Rotterdam. For Sukker fra Danzig c. 6/6 à 7/ Reval,

Kulfragterne. Fra Østkysten 6/6 à 7/ Reval, Riga eller Libau, 6/ Aalborg (1.700), 5/9 à 6/ Kjøbenhavn, 10/3 à 10/6 Genua, 9/3 Algier, 9/6 Marseille, 10/ Port Said. Fra Cardiff eller Newport betalles 6/3 Kjøbenhavn (1.400), Fres. 8 Nantes (1.500), 10/6 Genua, 11/ Brindisi (3.000 Tons Baad med 600 Tons Losning daglig), 11/3 à 11/6 Port Said, 18/ River Plate.

Skrevet den 31. December 1912.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet fra sidste Indberetning ligget og er vedvarende yderst mal, saa at den sædvanlige Jule- og Nytaars-Tilstand vedvarer, ligesom der ikke foreligger nogen Udsigt til Bedring i denne Fart, men Rederne er ogsaa i Almindelighed mest tilbøjelige til Oplægning efter endte Rejser. Fra Østersøhavene er der Stilstand. Danmark har ganske enkelte Kornlaster til Østnorge samt ogsaa enkelte Laster gammelt Jern, men det har liden Interesse. Vestsverig er yderst flovt, og

Østnorge har nogle Trælaster til Rater, der ikke frister til Forsejling. Forholdene kan saaledes ikke betegnes som gode for Sejlskibsfarten, men man tør forvente, at Bedringen vil komme, naar Fartomraadet alter udvides, hvad de tilbudte Foraars- og Sommerfragter kan tyde paa, men hidtil er der kun sluttet meget faa Laster. Oplægning af Skibene efter endte Rejser er almindelig. Returfragter Vest fra holder sig uforandrede, og der er tilstrækkelige Laster af Kul, Clay og Foderstoffer for den lille fragtledige Tonnage, som endnu er i Fart, Kulfragterne er c. 10 £. pr. Keel til danske og 9 à 9½ £. til norske Havne.

Angaaende de mindre Skibe har den sidste Uge været ret forretningsløs, og fra Nordtyskland blev saa godt som intet sluttet, da de Ladninger, som var i Markedet, skulde afskibes i December, og Befragterne kun turde tage Skibe, som laa paa Pladserne. Sverig er for Sundhavnenes Vedkommende meget flov, og Sydsverig har intet af særlig Interesse. Danmark er fra Provinserne stille; derimod sluttedes livligere fra Kjøbenhavn, saaledes for Majs til Landskrona 9 og 10 Øre, jydsk Havne indtil Aarhus 16 Øre, Warberg 20 Øre samt for Hvide til Odense 18 Øre, Halmstad 3½ Kr. og et større Skib (c. 250 Tons) til Svendborg til 12 Øre; endvidere Solsikkekager til Mullerup 19 Øre.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Kalundborg, den 31. December. Skonerten »Urania« af Svendborg indkom den 30. f. M. i Kalundborg Havn fra Dunkerque. Udfor Skagen har Stormen slaaet den 19-aarige Jungmand Valdemar Christensen af Kjøbenhavn over Bord. Alle Forsøg paa at redde ham var frugtesløse.

(»Ritz. Bur.«)

Dræbt Sømand. London, den 29. December. Dansk Damp »Michail Ontchoukoff«, tilhørende »Det dansk-russiske Dampskibsselskab«, er ankommet til Torbay og rapporterer, at Matros Paul Petersen den 26. f. M. er bleven dræbt af en Bolge, der brød ind over Dækket.

(»Ritz. Bur.«)

Stort amerikansk Bjergningsprojekt. Fra Santiago de Cuba meddeles følgende i »New York Herald«s Pariserudgave. I et Budskab til Kongressen i Washington har Præsident Taft forlangt afgjort, hvorvidt Krav til Ejendomsret paa Vragene af den spanske Eskadre, som under Krigen mellem De forenede Stater og Spanien for tretten Aar siden ikke laant fra Santiago blev tilintetgjort ved at landsættes af Spanierne, skal opgives. Staternes Udenrigsminister mener, at Vragene tilhører De forenede Stater, og den Omstændighed, at Vragene nu atter er bleven gjort til Genstand for Ontale, har genoplivet Spekulationer om Muligheden af at bringe dem flot. Ingentører, der nærmere har undersøgt Beliggenheden af Vragene af tre Krydsere og to Torpedofartøjer, mener, at en Bjergning kan betale sig.

Skibene horte til den uheldige spanske Admiral Cervera's Eskadre og landsattes under en Kamp med en amerikansk Eskadre for ikke at falde i Fjendens Hænder. Vragene ligger i Afstande fra 7 til 48 engelske Mil Vest for Santiago paa forskellig Dybde paa mere eller mindre farlige Steder ved den klippefulde Kyst. En Tredjedel af et af Vragene er synlig; fra dette Vrag er alt rørligt Gods borttaget. Et andet af Vragene ligger i fire Favne Vand; det er urørt hidtil, og i det skal findes en større Pengesum, men Bjergningen vil blive besværlig. Torpedobaadene ligger paa forholdsvis lavt Vand i Nærheden af Havana, og det ene af disse Vrag er ganske urørt.

Den offentlige Gæld i Danmark. Kommunernes samlede Gæld androg den 31. Marts 1910 354,7 Mill. Kr.; et Aar tidligere var Gælden 286,1 Mill. Kr., saaledes at Gælden i Løbet af det mellemliggende Aar forøgedes med 68,6 Mill. Kr.

Statens Gæld beløb sig den 31. Marts 1910 til 301,8 Mill. Kr. mod 253,9 Mill. Kr. Aaret før, altsaa en Stigning paa 47,9 Mill. Kr. Kommunernes og Statens samlede Gæld beløb sig den 31. Marts 1910 til ialt 656,5 Mill. Kr. eller 116,5 Mill. Kr. mere end Aaret før.

Til Forrentning af den offentlige Gæld medgik der i Aaret 1909—10 ialt 21 Mill. Kr.

Med Hensyn til Aktiverne skal anføres, at Kommunernes Aktiver den 31. Marts 1910 beløb sig til 483 Mill. Kr. og Statens til 686 Mill. Kr., altsaa tilsammen 1,169 Mill. Kr.

(Statistiske Efterretninger).

Ny Konstruktioner af Muddermaskiner. I Aaret 1909—10 er der, i Følge en Artikel i »Zeitschr. d. V. d. Ing.«, i Tyskland blevet bygget fire store Spandkæde-Muddermaskiner, som adskiller sig fra tidligere ved mange Enkeltheder. De to er bygget af Gebrüder Sachsenberg i Rosslau a. d. Elbe til Kielerkanalen, de to andre til den preussiske Bygningsbestyrelse, bygget af Oderwerk. Alle de paa Maskinerne værende Spil drives ved Elektricitet. De to kan præstere opmudret 600 m³ i Timen ved 12 m Dybde, de to andre 550 m³ i Timen ved 14,0 m Dybde. Der opstilles i Artiklen udførlige Tabeller, der indeholder alle Hovedmaalene, og alle Enkeltheder i Konstruktionen af Spillene beskrives og illustreres o. s. v. Det skal nævnes, at Spandene har en Vægt af 1,700 kg Stykket. Endelig omtales to Elevatorer, som kan afløse i 45 m Afstand fra Skibet ved en Udligger og yde henholdsvis 160 og 100 m³ pr. Time efter Patent Dr. Thele.

Det tyske Telefunken-Gesellschaft. »Technische Rundschau« oplyser, at det tyske Telefunken-Gesellschaft og dets Søsterselskaber i 1911 har indrettet 252 Stationer til Krigs- og Handelsskibe, 66 Landstationer og 72 transportable Stationer — ialt 390. I de sidste ti Aar, indtil 1910, er der i et og alt kun oprettet 1,300 Stationer for traadlos Telegrafi i hele Verden.

Kautschuk. Forbruget af Kautschuk er siden 1900—01 til 1910—11 steget fra 51,000 Tons pr. Aar til 74,000 Tons, altsaa med henimod 50 pCt. Det er især Udviklingen af Maskintekniken, af Elektrotekniken samt Motorindustriens Opstaaen, der har bevirket dette.

Havarier og Forlis.

Danmark. 3/m. Skonnert af Thuro, er paa Rejsen til Ramsgate med en Ladning indkommet til Risør med en Del Sæskade.

Normandie. Dpsk. af Drammen, der, som meddelt, kom paa Grund paa Sprogø er efter at være kommen flot, indkommet til Odense, hvor Undersøgelse har konstateret en Del Bundskade, som nødvendiggor Reparation; hvor denne skal finde Sted, er endnu ikke bestemt.

Lisbeth, 3/m. Skonnert af Vejle, der, som meddelt, maatte sættes paa Land efter Grundstødning paa Venegrunden, er nu atter kommen flot og bragt i Havn, hvor Skibet maa løse og reparere den betydelige Bundskade, det havde faaet.

Rounton, Dpsk. af London, er paa Rejsen fra Buenos Aires til Kjøbenhavn indkommen til Pernambuco i læk Tilstand. Ladningen losses i Lagtere, og Lækagen bliver tættet af Dykker.

Ella, Skonnert af Vejle, der, som meddelt, kantede og sank ved Nordenhuse, er bleven hævet og sat paa Land af en Motorkutter.

Gæste, Damptrawler af Nordenham, der, som meddelt, strandede ved Sletter i Hesteryfiord paa Island og lob fuld af Vand, er af Bjergningsdamperen »Geir« bragt flot og bliver efter Tætning bragt til Reykjavik for Reparation.

Zeus, tysk Skonnert, der, som meddelt, strandede paa Lillegrunden, er af Bjergningsdamperen »Helsingør« bragt flot og ind til Kjørteminde.

Este, finsk Motorskonnert, nybygget i Frederikshavn, er paa sin første Rejse fra Aalborg til Helsingfors med Cement, sprunget læk i Kattegat og er indkommet hertil for Reparation.

Rossing, 3/m. Skonnert af Thuro, er paa Rejsen fra Civita-vecchia til Aberdeen strandet ved Embleton. Mandskabet er reddet.

Magdala, Dpsk. af Stockholm, har paa Rejsen fra Aalborg med 4,000 Fustager Cement til Sydafrika via Sundsvall været paa Grund, er kommen flot og i læk Tilstand indkommen til Ystad, hvorfra den rimeligvis skal bringes til Kjøbenhavn for Reparation.

Volmer, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 26. ds. paa Rejsen fra Svane til Nizza med en Ladning Kul gaaet under i Atlanterhavet, c. 25 Sm. Syd for Sollyøerne omtrent ud for Cap Lizard, i stærk Storm. Desværre er kun 2 Mand af Skibets 16 Mand store Besætning reddet, nemlig Kaptajnen og én Matros; de er indbragte til Penzance efter at have drevet om i Jollen i 2 Døgn.

»Volmer«, der er bygget i 1905 i Sunderland, maalte 803 Netto Reg.-Tons.

Romeo, Trawler af Grimsby, og Stolte, Trawler af Hull, der begge har ligget paa Fiskeri under Island, har været savnet siden Begyndelsen af November.

De forenede Bryggeriers JULE-HVIDTØL

faas nu overalt.

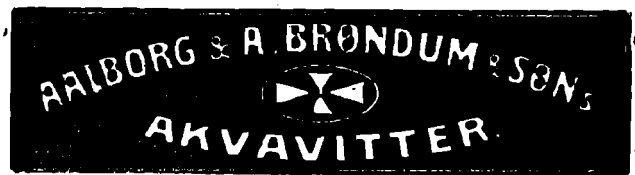
Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavn Skibs-Salg Bureau ved Charles Hvilson« er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Bark »Margaretha« af Fredrikshald, 1,245 Reg.-Tons, 600 Stander og 1,900 Tons dw., Klasse A. 2. 3. L., til Sverige for ukendt Købesum.

3/m. Skonnert »Handy«, ligeledes af Fredrikshald, 250 Reg.-Tons, 165 Stander og 385 Tons dw., Klasse A. 2. 2. L. til Kaptajn Frantz Olsson i Brantevik for Kr. 16,500.

Engelsk. **C. H. Funch,**
British Vice-Consul,
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,
Toldbodvej 28, 1. Sal,
træffes 10—1.
Privat Telefon Hellerup 1152.



Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, pass. Holtenau 2/1. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwer-
pen 6/12. — Algarve, Borries, ank. hertil 30/12. — Anglo
Dane, Pape, ank. Trondhjem 31/12. — A. N. Hansen, Sørensen,
ank. Riga 31/12. — Antwerpen, Madsen, afg. Ghent 30/12.
— Arkansas, Petersen, afg. New York 28/12. — Arno, Fischer,
ank. Tarragona 1/1. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen
26/12. — Baron Stjerneblad, Sørensen, ank. Königsberg 20/12.
— Beira, Lunge, ank. Antwerpen 28/12. — Bergenhus,
Meyer, ank. hertil 29/12. — C. T. Tietgen, Thomsen, afg. her-
fra 2/1. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunsbüttel 1/1. —
Christian IX, Holm, ank. London 30/12. — Christians-
sund, Andresen, ank. hertil 31/12. — Dagmar, Bogvad, afg.
Tunis 31/12. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 29/12. — Flori-
da, Andersen, ank. hertil 23/12. — Garonne, Kromann, ank.
Swansea 30/12. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 26/12.
— Hengest, Mueck, ank. hertil 2/1. — Hjelm, Andersen, ank.
hertil 1/1. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 31/12. —
Jolantha, Kyllbeck, afg. Pillau 31/12. — Kasan, Mikkelsen,
ank. London 31/12. — Kentucky, Andresen, ank. hertil
24/12. — Kiev, Tomnesen, pass. Brunsbüttel 1/1. — Loire,
Craignou, ank. hertil 30/12. — Louise, Larsen, ank. Pillau 30/12.
— Louisiana, Ørsted, pass. Dover 17/12. — L. P. Holmblad,
Svane, afg. Louisburg 30/12. — Minsk, Harder, ank. Riga 26/12.
— Morsø, Nellesmann, ank. Stockholm 30/12. — Moskva, Jon
Jensen, pass. Brunsbüttel 29/12. — Nicolaj II, Jørgensen, ank.
Riga 29/12. — Nordjylland, Søberg, ank. Reval 31/12. —
O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunkerque 31/12. — Omsk, Jacob-
sen, ank. Libau 29/12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 17/12.
— Pennsylvania, Lissner, ank. Baltimore 31/12. — Perm,
Gotthardt, ank. Libau 26/12. — Pregel, Iversen, ank. hertil
23/12. — Saga, Hansen, afg. Antwerpen 1/1. — Saxo, Mueller,
afg. Antwerpen 1/1. — Soine, Le Dizes, afg. Rochelle 1/1. —
Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 29/12. — Thyra, Dam,
ank. hertil 2/1. — Tiber, Bech, ank. hertil 2/1. — Tomsk,

Wiberg, afg. herfra 31./12. — Tyr, Thaning, ank. Windau 2./1. — Tula, Therkildsen, afg. Riga 1./1. — United States, Gøttsche, ank. hertil 22./12. — Vendsyssel, Larsen, ank. hertil 30./12. — Viking, Tramp, ank. hertil 29./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 31./12. — Martha, Christensen, ank. Alger 31./12. — Elna, Rathje, afg. Trapani 31./12. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 24./12. — Harriet, Larsen, ank. Almeria 31./12. — Dagny, Therkildsen, afg. Grangemoult 26./12. — Simone, Møller, afg. Sunderland 21./12. — Jeanne, Olsen, afg. Rouen 31./12. — Vera, Larsen, afg. Sfax 22./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Kirckaldy 30./12. — Annine, Leth, ank. Genua 31./12. — Kamma, Løffer, afg. Swansea 21./12. — Betty, Lagesen, ank. Brest 27./12.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Calais 29./12. — Amalieborg ank. Grangemoult 21./12. — Anna Mærsk ank. Quevilly 27./12. — Brattingsborg ank. N. Sundby 28./12. — Børglum pass. Newport News 23./12. — Chassie Mærsk afg. Sarpsborg 29./12. — Dansborg afg. Livorno 27./12. — Eleonora Mærsk pass. Kjøbenhavn 25./12. — Elsborg ank. Methil 24./12. — Esrom pass. Newport News 18./12. — Flynderborg pass. Pernis 28./12. — Fredensborg afg. Lübeck 29./12. — Frederiksberg ank. Marseille 26./12. — Guldborg ank. Dunkerque 27./12. — Gurra afg. Tenerife 25./12. — Hammershus afg. Kjøbenhavn 28./12. — Harrildsborg ank. Stockholm 26./12. — Hundborg ank. Bergen 10./12. — Høneborg ank. Aarhus 27./12. — Jelling afg. Birkenhead 20./12. — Jømsborg ank. Riga 17./12. — Jungshoved ank. Bombay 7./12. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 28./12. — Kallundborg ank. Huelva 17./12. — Kalø pass. Gibraltar 26./12. — Klampenborg ank. Burntisland 24./12. — Kronborg ank. Bombay 9./12. — Lejre ank. Las Palmas 21./12. — Marselisborg afg. Madeira 19./12. — Næsborg afg. Grangemoult 28./12. — Peter Mærsk ank. Karlskrona 25./12. — Randelsborg ank. Aarhus 24./12. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 29./12. — Silkeborg afg. Birkenhead 27./12. — Skanderborg ank. Rouen 27./12. — Skjoldborg afg. Newport 23./12. — Skodsborg pass. Beayehyhead 28./12. — Spigerborg ank. Libau 22./12. — Stegelborg ank. Bilbao 26./12. — Stjerneborg afg. Bougie 27./12. — Søborg afg. Portland 28./12. — Taarnborg ank. Windau 28./12. — Tuborg afg. Sunderland 28./12. — Ulfborg ank. Antwerpen 28./12. — Uraniborg pass. Kjøbenhavn 29./12. — Vordingborg pass. Hirtshals 27./12. — Ørkild ank. Helsingborg 30./12.

Det Østasiatiske Kompagni. Jutlandia ank. Kjøbenhavn 18./12. — Selandia afg. Genua 29./12. udg. — Bintang afg. Colombo 26./12. hjemg. — Samui ank. London 30./12. hjemg. — Bandon afg. Penang 31./12. udg. — Pangan afg. Port Said 28./12. hjemg. — Indien pass. Gibraltar 31./12. hjemg. — Tranquebar afg. Port Said 30./12. udg. — Cathay afg. Singapore 26./12. hjemg. — Estonia afg. Antwerpen 25./12. udg. — Lituania afg. Port Said 24./12. hjemg. — Chumpon ank. Hook v. Holland 28./12. udg. — Kina pass. Gibraltar 1./1. hjemg. — Arabien afg. Nauaimo 30./12. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 28./12. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 30./12. udg. — St. Jan afg. Kjøbenhavn 31./12. udg.

Vesterhavet. Olga, Christensen, ank. Grangemoult 31./12. — Inger, Schiff, ank. Cardiff 31./12. — Hebe, Gregersen, ank. Teignmoult 31./12. — Gerda, Iversen, afg. Bilbao 30./12. til Llanely. — Karla, Mikkelsen, ank. London 30./12. — Nora, Lauritsen, ank. Antwerpen 30./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Granton 29./12. — Polly, Mathiasen, afg. Newcastle 29./12. til San Filu. — Norma, Degn, ank. Blyth 30./12. — Marie, Nielsen, pass. Brunsbüttel 28./12. for Malaga. — Ellen, Hansen, afg. Newcastle 28./12. til Kartagena. — Cito, Jepsen, ank. Kjøbenhavn 28./12. — Thyra, Jessen, ank. Ayamonte 27./12. — Dagmar, Skou, ank. Vinaroz 27./12. — Nancy, Petersen, ank. Hartlepool 27./12. — Stella, Larsen, pass. Gibraltar 27./12. for Cette. — Rigmor, Uldall, pass. Hanstholm 27./12. for Penarth. — Nordsoen, Gram, ank. Sevilla 25./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Braudt, afg. Torweija 21./12. til Norge. — Johan Siem, Nielsen, ank. Manchester 25./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 31./12. — Russ, Petersen, afg. St. Thomas 27./12. til Rosario. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Trapani 21./12. til Norge. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Newcastle 20./12. til Pozzuoli. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Norresundby 20./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 16./12. til Rosario. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bremen 28./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rosario 21./12. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 29./12. til Bahia Blanca.

Dania. Ely, Nielsen, ank. San Juan 27./12. — Nelly, Clausen, pass. Portland 23./12. for Barcelona. — Fanny, Duhn, ank. Manchester 28./12. — Lilly, Sørensen, pass. Portland 30./12. for Alger. — Alexy, Sørensen, pass. K. W.-Kanalen 29./12. for Malaga. — Dagny, Bang, ank. til Færøund 27./12.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja, Elvstrom, afg. Humsum 29./12. til Harburg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Blyth 17./12. — London, Bom, ank. Tyne 7./12. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 13./12. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 15./12. til Cardiff.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barry 7./12. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Brixham 17./12. til Las Palmas. — Roma, v. Thun, afg. Manchester 7./12. til Bari.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Korsør 31./12. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, afg. Leith 28./12. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Burntisland 25./12.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Genua 29./12. — Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 31./12. — Helene, Sørensen, afg. Odense 30./12. — Ragnhild, Schultz, afg. Burntisland 30./12. — Valborg, Hansen, ank. Rotterdam 24./12. — Sjølland, Svarrer, afg. Korsør 30./12. — Estrid, Hansen, afg. Kalundborg 31./12. — Agnete, Dam, afg. Kolding 31./12. — Gunhild, Hansen, afg. Nakskov 28./12. — Hermia, Farup, afg. Falmouth 1./1. — Alice, Jørgensen, ank. Odense 27./12.

Dansk Rederiaktieselskab. Thorvaldsen, Steffen, ank. Kjøbenhavn 31./12. — Nordpol, ank. Dunkerque 21./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cardiff 30./12. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Barbados 30./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Malta 31./12. — Svend, Schmidt, afg. Randers 31./12. — Urania, Clausen, ank. Riga 23./12.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Las Palmas 30./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Tynen 1./1. — Hol-land, Poulsen, ank. London 26./12. — England, Andersen, ank. Libau 1./1.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 31./12. — Europa, Hansen, afg. Brugge 27./12. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 31./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Barcelona 25./12. — Alf, Clausen, afg. Grangemoult 31./12.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Bandholm 29./12. — Energi, Jensen, ank. Methil 30./12.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Rotterdam 27./12.

Sejlskibe.

Rønne. Johannes, Jensen, ank. Rio Grande do Sul 26./12. — Louise ank. Swinemünde 28./12.

Svendborg. Elise, Jensen, ank. Årskjøbing 19./12. — Minerva, Fuglsang, ank. Göteborg 18./12. — J. Koføed, Andersen, ank. Dysart 21./12. — Neptunus, Nielsen, ank. Mandal 19./12. — Minc, Nielsen, ank. Odense 19./12. — Martin Nissen, Petersen, ank. Portsmouth 20./12. — Hejmdal, Nørregaard, ank. Middelfart 18./12. — Kruse, Petersen, ank. Karlskrona 19./12. — Valdemar, Andreassen, ank. Faaborg 20./12. — Norden, Andreassen, ank. Aarhus 19./12. — Concordia, Henriksen, ank. Rudkjøbing 20./12. — Noah, Jørgensen, ank. Rudkjøbing 20./12. — Clyteas, Jensen, ank. Boston 21./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Aalborg 22./12. — Urda, Skov, ank. Langesund 23./12. — Cathrine, Hansen, ank. Hasting 21./12. — Falken, Rasmussen, ank. Egersund 22./12. — Ragnhild, Jensen, ank. Kjerstemünde 23./12. — Solon, Raseh, ank. Kings Lynn 24./12. — Valborg, Rasmussen, ank. Lissabon 24./12. — Roma, Jensen, ank. Lohals 24./12. — Doris, Købke, ank. Lohals 24./12. — Martin, Wilde, ank. Cimbrishamn 25./12. — Marie, Nielsen, ank. Tønsberg 25./12. — Delos, Hansen, ank. Libau 25./12. — J. Koføed, Andersen, ank. Holmestrand 26./12. — Jason, Hansen, ank. Lissabon 27./12. — Willemoes, Eriksen, ank. Kings Lynn 27./12. — Erhardt, Larsen, ank. Frederiksstad 27./12. — Dagny, Rasmussen, ank. Orth 27./12. — Leif, Andersen, ank. Tønsberg 28./12. — Gæa, Petersen, ank. Helsingborg 30./12. — Vera, Jensen, ank. Newcastle 29./12.

Æra. Norma, Jørgensen, er afg. Falmouth. — Herkules, Bager, ank. Eckensund 30./12. — Ami, Albertsen, ank. Bergquara 30./12. — Hebe, Clausen, ank. Nykjøbing F. 30./12. — Uranus, Fabricius, pass. Kjøbenhavn 28./12. p. R. t. Høganäs. — Proven, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 28./12. p. R. t. Exmouth. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 28./12. — Argus, Jensen, afg. Harburg 27./12. til Southampton. — Amor, Hansen, afg. Libau 27./12. til Stockton. — Astræa, Svane, afg. Cadix 29./12. til Rio Grande. — Marie, Christoffersen, ank. Wemyss 31./12. — Hansigne, Boye, ank. Ceuta 30./12. — Ruth, Folmer, ank. Kjøbenhavn 30./12. — Fuglen, Schmidt, ank. Rønne 31./12. — Hekla, Hermansen, ank. Zeerbygge 30./12. — Rise, Bager, ank. Göteborg 31./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. Januar 1913. — Kaptajn Jens Jacob Hansen. — Sø- og Handelsretsdom. — Navigationsvæsenets og Søvaringsvæsenets Ordning (fortsat). — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetferretninger. — Efterretninger for Søfarende.

En à to dygtige Førere, I & II Styrmand, samt I & II Mestre søges til større moderne Lastbaade, Kaptalinskud ønskes ikke. Billet nrk. 1000 modtager Bladets Kontor.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

LANDMANDSBANKEN

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

Kunsthværfabrik Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshværfabrik af enhver Art.

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

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „NAKET“, København Privattelefon Nora 2393.

De private Assurandører lim.

i København

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

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.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

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

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i København

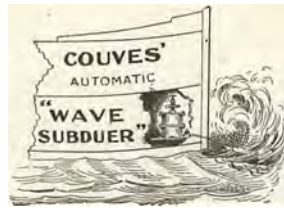
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

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 København: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

LÆG IKKE SKYLDEN PAA ELEMENTET
for Dækskader, Farer og Forsinkelser, men skaf dem en
COUVES' AUTOMATISKE BØLGEDÆMPER!



Sunderland.
„Vi har haft 10 af vore Skibe udrustet med Couves' Bølgedæmper, og del er os en Fornøjelse at bekræfte, at de har været til stor Nytte i haardt Vejr, og Kaptajnerne roser i hvert Tilfælde højt deres Virkning.“

Nautilus Steam Shipping Co. Ld.
F. & W. Ritson.

Skriv efter illustrerede Prislister.

Eneste Fabrikanter: **LOVERIDGE LTD CARDIFF.**

Johs. Grönsund & Co., London,

meddeler, at Kontoret er flyttet fra Seething Lane Nr. 36 til **Mark Lane Nr. 79**, lige ved Fenchurch Street Station. London E. C.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**
21, Havnegade 21.

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

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods. Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14. Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Safartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

ZOOB. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

Tjåders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.



**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.
Overretssagfører

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Niels Nielsen

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

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor.“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor.“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tif. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A/S

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

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

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billiget i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tif. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

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

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

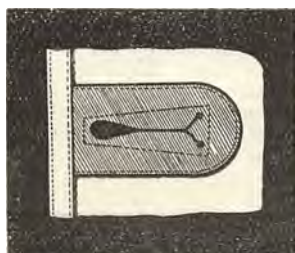
AALBORG.

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



OLSKIND

**Bedste Olietøj
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

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

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.
Fairige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Rugerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen son, i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tilgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart.“

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

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Raminer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Føringer — Rosninger & Stænger paa Lager.

Fabr. „SCURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

LOSSEHJUL

med forbedrede selvmørende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.

Galvaniserede Smedejerns

Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.

88, West India Dock Road,
London E.

Telegrams: „Acadv“, London

og
13, King Street, Liverpool.



Største
Lager.

Nr. 544.
StaalCentre.
Nr. 620.
Bronze Centre.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KADYHRY“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**



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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart.“

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Januar 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampump
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæiter.

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

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



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65^oKr. Preisler
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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

Krumtapakser og Skruerakslar 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“.

Sextanter-Kompasser
Capt. Clausens
Kontroltydemaaler



Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.

CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

Københavns Uddampnings- og
Vesterbrogade 25 **Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
Telef. 6138

Garanteret Udrydning af Væggteøj og Mol i Møbler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank**
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Tel. H 459 tilbyder **Prioritetslaan i Skibe**
paa favorable Vilkaar

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

Cuprinol
— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Frilager Toldboden.
BRD. OSTERMANN-PETERSEN.
Cigarer - Tobakker - Vine
til en gros Priser.
Telefon Sct. Annæ Plads 10. Telefon
Pala 920. Privat Nora 795 x.

BØCKMANN & NIELSEN

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

Skibe tilsalgs.

Vore Lister, indeholdende
Fortegnelse over flere Hundrede Sejl- og Dampskibe tilsalgs, tilsendes portofrit paa Forlangende. ■

CHARLES HVILSOM,
KØBENHAVN.

Skib til Salg.

Galease Havfruen af Rødvig maaler 18⁹⁷/₀₀ Reg. Tons, laster 50 Tons med 6 Fods Dybtgaaende, godt udhalet til Stenfiskeri og egner sig godt til Fragtfart, er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest. Man bedes henvende sig til Skipper J. S. Petersen, Rødvig.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien

"IDEAL" MELK
USUKRET
Fuldkomneste form af condenseret melk.
NEW YORK STEAMP-FABR. CANADA



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot beskrævede Reel og billig Betjening garanteres.

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



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

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg. ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjærbecks Efferf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

MENGBERGS PATENTBUREAU
Frederiksborg. 35. Telf. Byen 3091.

A/S **Moss Værft, Moss, Norge**

bygger og reparerer damp- og seilskibe.
2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere „Nilfisk“, Statsbanerne 5 Nilfisk, Københavns Kommune 5 Nilfisk etc. Støvsugeren „Nilfisk“ er uundværlig til Rengøring i alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kabytter m. m.

Forlang Tilbud og Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Falkonerallé 84, Tlf. København F. 8622—8655.

SKIBS-PROVIANANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 4. Januar 1913 blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende eventuel Nedlæggelse af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Saint-Valery-sur-Somme. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Berwich on Tweed. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme om Betimeligheden af Foranstaltninger til ensartede og praktiske Regler for Oprindescertifikater for Varer. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne om forhøjet Statstilskud. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende et af det russiske Tolddepartement udstedt Cirkulære om Anerkendelse af fremmede Skibes Maalebrev i russiske Havne og Beregningen af Havneafgifter dersteds. — Skrivelsen toges til Efterretning.

6. Skrivelse fra »Dansk Forening for international Søret« om, at den næste internationale Konference skal afholdes i Kjøbenhavn i Dagene fra 13.—17. Maj 1913 og Beretning om den hidtidige Virksomhed samt en Fremstilling af de Spørgsmaal, der vil danne Grundlaget for den kommende Konferencens Arbejde i Kjøbenhavn. — Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Ved Aarskiftet.

Tæppet for 1912 er lige rullet ned, og naar vi nu skal beskæftige os lidt med det for Dampskibsfartens Vedkommende, saa skal det straks siges, at det var et glimrende Aar, et Aar, som i Retning af Fortjeneste utvivl-

somt vil komme til at indtage en af de allermest fremskudte Pladser i Dampskibsfartens Annaler. Det lyder saa meget mere underligt, ja næsten paradoksalt, at Skibene skal have tjent saa voldsomt, da 1912 ikke alene bragte en Uendelighed af Havnearbejderstrejker og Trafikforstyrrelser næsten hele Verden over, men ogsaa den store Kulstrejke i samtlige Storbritanniens Gruber. Denne Strejke varede fra 1ste Marts og til langt ind i April og paaførte Dampskibsfarten alvorlige Ulemper og Tab. En stor Del Dampere blev lagt op, delvis i udenlandske Havne, da Kul enten slet ikke var til at opdrive eller kun til rene Eventyrpriser, men ikke saa faa sejlede dog med de dyre Kul, og endelig var der en betydelig Del, navnlig store Dampere, som ikke følte Kulstrejken, enten fordi de var paa Timecharter eller paa lange Rejser. Ude omkring høstede disse Skibe endog direkte Fordele ved Kulstrejken, idet der blev et betydeligt Begær efter Tonnage fra andre kulproducerende Lande, særlig U. S., hvorfra en Mængde Dampere fik meget lønnende Kulfragter til Middelhavet, Las Palmas, Dakar, Brasilien, Argentina etc. Ogsaa fra Tyske, hollandske og belgiske Havne blev der skibet en Masse Kul, men Fragterne var gennemgaaende ikke høje herfra og Bunkerkulpriserne dyre. I Slutningen af Marts var Bunkerkulpriserne paa deres højeste, og der omsattes betydelige Poster til 22/6 à 35/ i tyske Havne, 30/ à 40/ i engelske Havne, 50/ à 60/ i Middelhavet eller 2 à 3 Gange mere end under almindelige Forhold. — Da endelig Arbejdet omkring 10. April kom i Gang igen i de britiske Gruber, varede det Uger, inden alt kom i en normal Gænge, og Priserne paa Bunkerkul i England var endnu i Slutningen af April oppe paa 14/ à 18/, alt efter Kvaliteten. I det hele taget har Priserne paa Kul været høje under hele 1912, og denne Konto vil vise sig at være stor i de kommende Regnskaber, ligesom Udgiften til andre Fornødenheder samt Hyrer, Kost og Arbejdspenge atter er steget, men det gør altsammen ingenting, thi Fragterne var, laget over Aaret som en Helhed, saa udmærkede, at der dog blev en vid Margin for Overskud. Vi ser mange Steder ikke saa lidt højere Fragter end i det hidtil saa lovpriste Aar 1900, men 1912 er utvivlsomt dets Overmand, selv lagende de forøgede Driftsudgifter i Betragtning. Efterfølgende Eksempler paa Gennemsnitsraterne i 6 Aar siden Aarhundredets Begyndelse giver et interessant Billede:

	1900	1902	1904	1906	1908	1910	1912
Rispladser til U. K. eller Kontinentet	28/5½	20/10¼	22/7	21/4½	19/	22/	34/4¾
Bombay til U. K. eller Kontinentet	16/9¼	12/5¼	15/6¼	12/7½	11/1¼	18/1¼	25/
Odessa etc. direkte	11/5½	8/10	7/9¼	8/5¾	6/3	8/9¼	13/3
Azoff (any)	14/6	10/6½	9/10	10/2½	7/9¼	9/8¼	15/2
New Orleans/Galveston til U. K. eller Kontinentet (Nett. Charter)	—	9/9½	10/1¼	10/9	9/6	9/6	17/9
Pensacola til U. K. eller Kontinentet (Tømmer)	120/	79/11	80/10¾	82/	78/11½	81/3	118/
La Platafoden (San Lorenzo)/U. K. eller Kontinentet ..	23/0½	14/4	18/1¼	10/9	11/4¼	10/10¾	23/
Bilbao/Tyne	6/9¾	4/7¼	4/3	4/10½	3/8	4/6¼	5/8
Bilbao/Rotterdam	6/9	4/10¼	4/7½	5/2¼	4/0¼	4/6¼	5/11
Archangel til London eller E. C.	53/8½	35/9¾	34/7	36/10¼	32/	33/2½	50/0½
Sydligere Havne i botniske Bugt til London eller E. C. Planker/Battens	28/8½	22/3	21/4½	—	21/	24/2¼	35/11¼
Kul fra Østkysten til:	1900	1902	1904	1906	1908	1910	1912
Kronstadt	6/7	4/0¼	3/9	4/0¾	3/9	3/6¼	6/1½
Riga	6/6	4/3½	4/0¼	4/5¼	3/9¾	3/7½	6/2½
Swinemünde	5/7¼	3/11¼	3/9¼	4/2	3/7¾	3/7	5/6¾
Stoekholm	6/2½	4/0½	4/	4/6½	4/3½	4/0¼	6/0¾
Kjøbenhavn	6/9¼	4/0¼	3/10¾	4/2	4/2½	3/7¾	6/6¾
Nordlige Norge	5/11¾	4/2½	3/7½	4/3¾	3/9½	3/11¼	6/7¼
Bilbao	4/8¾	3/7¼	3/7	4/1¼	4/4½	4/8	7/2
Bordeaux	5/7½	4/1½	3/8½	4/	3/11	4/2¾	6/9¾
Oporto	8/9¼	5/2½	5/3¼	6/3¾	5/10¾	6/6¼	11/1½
Lissabon	7/9	4/9¼	4/6	4/11¾	5/	5/2	9/2¼
Algier	9/11¼	5/2½	5/3	5/9½	5/8¼	5/6	10/1
Barcelona	11/0½	6/	6/0¾	6/11	6/7½	6/7¼	11/9¾
Marseille	10/2¼	5/5	5/7	6/6	6/1¼	6/4	11/3¾
Genoa/Savona	10/2¼	5/2¼	5/4	6/7	6/2¼	6/6	11/9
Palermo	10/10½	5/6¼	5/7¾	7/0½	6/9¼	6/10½	12/2
Venedig	12/10¾	6/3½	6/2½	7/5¼	7/2¾	7/6	12/10¾
Konstantinopel	10/11¼	5/2¼	5/4¼	5/10	6/3½	6/3¼	14/3½
Port Said	11/11¼	5/4	5/1½	6/4¼	6/3	5/11½	10/2¼
River Plate	17/0¾	10/0¾	7/2¾	14/1¼	10/1½	15/9	21/8½

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 9. Januar 1913.

Vi har modtaget følgende:

Byglaster til Storbritanien. Som det er d'Hrr. Sejlskibsredere bekendt, sluttet der hvert Efteraar en Del danske Skibe med Byg til Østkysten af Storbritanien. Som Regel med Ordre ved Tegning af Konnossementerne, til forskellige Fragtrater, alt eftersom Ordren lyder paa Kulhavne eller anden Østkysthavn, dog med Udelukkelse af Goole, Gainsborough, Sandwich og Wells. Hertil vil jeg tilraade d'Hrr. Redere at føje Mistley, da Farvandet her er saaledes, at man i de fleste Tilfælde ikke kan sejle dertil, og Damper kun lejlighedsvis kan faas, da der ingen Slæbedamper findes. Tidligere var der en saadan i Ipswich, der skal være solgt for c. et Aar siden, da den ikke kunde svare Regning. I Felixtowe er der en Dampvandbaad, som tilhører Felixtowe Dock, der ogsaa bugserer Skibe, men da den har hele Vandleverancen til den engelske Marines Skibe, der ligger paa Revieret, har den sjælden Tid dertil. Jeg ankom f. Eks. den 4. Dec. til Harwichs Red, men først den 8. havde den Lejlighed til at slæbe mit Skib til Mistley. Noget lignende hændte, da jeg atter skulde derfra; mit Skib var udsløst den 17, men kom først derfra den 22. Dec.

Ligeledes kan Skibe, der skal i Ballast derfra, ikke vente at faa denne i Mistley, da Maltgørieriet (Modtageren af Lasten) er det eneste der kan levere den, men da det altid er paa den travle Tid af Aaret Skibene kommer dertil, kan Mandskab og Køretøjer ikke afses dertil, uden at Maltgørieriets Drift kommer til at lide derunder. Skibene maa derfor som Regel gaa til Felixtowe for at faa Ballast, der er ret dyr dér, og tillige løber der herved en Del ekstra Udgifter paa i Havnepene, Slæbning etc.

R. Petersen,
3/m. Sk. »Fulvia« af Thurø.

Store Bestillinger paa tyske Skibsværfter. Som Følge af den store Opgang i Verdenshandelen og Fragterne har de tyske Dampskibsselskaber bestilt en Mængde Dampere, som nu er under Bygning ved forskellige tyske Skibbyggerier.

Et Selskab, nemlig Hamburg—Amerikalinen havde saaledes den 1. Oktober f. A. ikke mindre end 19 Oceanampere, paa tilsammen 270,000 Brutto Reg.-Tons, under Bygning. Blandt disse 19 Dampere er 3 paa c. 50,000 Tons Brutto hver. Derefter kommer to Motorskibe paa 4,500 og 3,800 Tons Brutto. De øvrige 14 Dampere bliver fra 3,500 Tons til 19,000 Tons Brutto. De tyske Værfter er ved disse Bestillinger sikret Arbejde for en længere Tid. Hamburg—Amerikaliniens Kontrakter vil saaledes næppe være færdige før 1915, idet der paa Generalforsamlingen i Foraaret blev vedtaget et Skibbygningsprogram paa 127 Mill. Mark, heraf bliver 102 Mill. fordelt paa Terminer til Aaret 1915. Samtidig vil naturligvis ny Bestillinger finde Sted for dette Kæmpeselskab.

Af de tre store Dampere paa 50 Tusind Tons hver er en under Bygning ved Vulcan i Hamburg og de to andre hos Blohm & Voss i Hamburg.

Disse store Bestillinger viser, at de tyske Ruteselskaber tror paa gode Tider for Skibsfarten og derfor i Tide vil være sikker paa at faa Løvens Part af Udbyttet.

Petroleumsproduktionen i De Forenede Stater. En foreløbig Statistik over Petroleumsproduktionen i De Forenede Stater i 1911 har godtgjort en lille Stigning fra 1910. Og da Resultaterne for det sidste Aars Vedkommende var en Rekord i amerikansk Petroleumsproduktion, kan de nordamerikanske Petroleumsproducenter have al Grund til ogsaa at være tilfreds med 1911. Specielt har Produktionen i de sidste Aar taget et stort Opsving i Kalifornien, hvis Andel i Produktionen saa-

ledes i 1910 var godt 73 Mill. og i 1911 c. 81 Mill. Fade. Derefter falder den betydeligste Produktion paa Kansas og Oklahoma.

Med denne rigelige Produktion har Eksportvilkaarene ogsaa bedret sig, og Udførselen af alle Sorter Olje er steget. Saaledes var Siaternes Oljeeksport i de første 11 Maaneder af 1910 og 1911 (i Gallons) af Raoolje 165 Mill. (183) af Nafta 92 Mill. (130), af Lysolje 861 Mill. (1,025) og af Smørelje 150 Mill. (164).

Opgivendel over 1911's otte første Maaneder viser en Eksport paa c. 1,1 Milliard Gallons, hvilket var en Forøgelse fra det samme Tidsrum i 1910 paa c. 160 Mill. Gallons. I denne Produktion var c. 752 Mill. Gallons Lysolje. Til Sammenligning kan anføres, at Rusland, Verdens næst største petroleumsproducerende Land, i 1910 eksporterede c. 68 Mill. Barrels.

(Norg. Hand. og Sjøft.)

Fra Cimbrishamn skrives den 4. ds. til os:

Ballasten her i Cimbrishamn er dyr. Den koster Kr. 1,50 pr. Ton.

Kommunen, der ejer Ballastbanken, tager de 50 Øre, hvilket er altfor høj en Afgift, da der er Ballast nok for mange Aar. Vognmændene tager 1 Kr. pr. Ton, men da der er lang Vej at køre, kan det næppe gøres billigere. Muligvis bliver Afgiften nedsat i Aar.

G. Wilde,
Sk. »Martin«, Thurø.

Af Folketingsudvalgets Betænkning angaaende Finanslovsforslaget. Ministeriet for Handel og Søfart. Til dette Ministeriums Budget er der kun stillet ét Forslag — stillet af Ministeren og tiltraadt af Udvalget —, nemlig om et Tilskud paa 10,000 Kr. til Bestridelse af Udgifterne ved »Le Comité maritime international«s Konference i Kjøbenhavn i Maj 1913.

Skibsfarten paa Lovisa. Mæglerfirmaet A. Veltheim, Lovisa, meddeler os, at Skibsfarten derpaa nu er afsluttet, idet sidste Baad afgik fra Walkom den 22. f. M.

Dampskibsselskabet »Hafnia«, der stiftedes i 1910 paa Ruinerne af de fallerede Fiskerske Dampskibsselskaber, København og Union, og som oprindelig kun var beregnet paa at skulle føre en kortvarig Tilværelse, indtil det lykkedes at faa Selskabets tretten Dampskibe solgt, agtes i Følge »Riget« nu rekonstrueret paa en Maade, der vil sikre dets fremtidige Bestaaen. Da Landmandsbanken ikke opnaaede at faa Skibene solgt til Dampskibsselskabet Danmark, bestemtes det, at Hafnia skulde fortsættes, naar der var skabt en passende økonomisk Basis, og det vil sikkert vise sig at være Tilfældet nu. Polarforskeren Ejnar Mikkelsen er bleven ansat som Skibsinspektør ved Hafnia.

Dødsfald. Nordby paa Fanø, den 5. Januar. Forhenværende Dampskibsfører Chr. H. Nielsen er i Dag afgaaet ved Døden 81 Aar gl. Den Afdøde, der var Dannebrogsmænd, var Veteran fra Trearskrigen. Han var i mange Aar stor Sejlskibsreder og Bestyrer af Nordby Redningsvæsen.

Fhv. Dampskibsfører L. C. Frantzen i Ærøskjøbing er den 6. ds. afgaaet ved Døden, c. 70 Aar gammel. (Ritz. Bur.)

Panamakanalen. New-York, den 4. Januar. President Taft har udtalt sig for, at Spørgsmaalet om Panamakanalgebyrerne skal henvises til Voldgiftsdomstolen i Haag. (Ritz. Bur.)

Rapporterede Skibe. Føreren af Dampskibet »Ficaria«, Kaptajn W. T. Rasch rapporterer, at han den 31. f. M. Kl. 11¼ Fm. paa giss: 54° 43' N. Br. og 5° 06' Ø. Lgd. passerede dansk 3/m. Skonnert »Lorenz« med Kendingssignalet N. L. S. F., og som ønskede sig rapporteret. Vinden vestlig, haard Kuling.

Dampskibet »Argo« af Hull, som nu er indkommet til Kjøbenhavn, meddeler, at det den 3. ds. Kl. 1 Fm. har mødt 3/m. Skonnert »Jørgen Olsen« af Marstal, der ønskede sig rapporteret, 148 Sm. Ø. ¾ N. fra River Tyne.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger: Italien: Terceira (Azorerne) er erklæret fri for Byldepest.

Grækenland har truffet følgende midlertidige Karantæneforanstaltninger:

Indskibning af Passagerer paa Skibe kommende fra Havne, der er erklæret for smittede, kan i Fremtiden ske paa følgende Betingelser:

1) Passagererne skal samle sig med deres Bagage paa et i Nærheden af Piræus Havn beliggende Sted, der nærmere vil blive angivet af Sundhedsmyndighederne;

2) de Baade og Baadførere, der har transporteret de paagældende Passagerer til det angivne Sted skal straks fjerne sig, saa snart Passagererne er landsat;

3) efter at de har fjernet sig, og efter at samtlige Passagerer er samlet, vil disse sidstes Indskibning kunne gaa for sig i Baade tilhørende vedkommende i Karantæne liggende Skib.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 7. Januar.

Svenske Telegrammer.

Sundsvall: Søen og Indsejlingen til Sundsvall: isfri; Ålnösund og Klingerfjorden: tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Hudiksvall: Søen isfri til Saltvik; Hudiksvallsfjorden: tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Dampskibsselskabet »Norden«. Efter sikkert Forlydende agter Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Norden« at foreslaa et Udbytte af 10 pCt.

Navigationsvæsnets og Søværingsvæsnets Ordning.

(Fortsættelse af Lovforslaget om Søværningen.)

3die Kapitel.

Om Lystsejlad.

§ 20.

Paa dansk Lystfartøj af over 20, men ikke over 100 Tons eller, uanset Tonnagen, af over 14 men ikke over 27 m's Vandlinielængde i Fart indenfor Skagen skal Føreren være en Mand, der har Bevis som Kystskipper eller som Lystsejler.

Til Erhvervelse af sidstnævnte Bevis kræves:

- at vedkommende efter sit 20nde Aar har bestaaet den i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. omhandlede Kystskipperprøve;
- at han i 2 Aar har været Ejer af dansk Lystfartøj eller aktivt

Medlem af en af Ministeren for Handel og Søfart anerkendt Sejlsklub;

c. at han er fyldt 23 Aar;

d. at han har bestaaet en af Ministeren for Handel og Søfart nærmere anordnet Synsprøve.

Gaar saadant Lystfartøj i Fart paa Nordsøen og Kanalen indtil Linien fra Start Point (England) til Cap de la Hague (Frankrig), skal Føreren være en Mand, der har Bevis som Kystskipper.

De nærmere Regler angaaende Udstedelsen af Bevis som Lystsejler fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 21.

For dansk Lystfartøj af over 20 Tons eller, uanset Tonnagen, af over 14 m's Vandlinielængde ud over den i § 20 nævnte Fart og for dansk Lystfartøj af over 100 Tons eller, uanset Tonnagen, af over 27 m's Vandlinielængde i den i § 20 nævnte Fart gælde de i §§ 2 og 3 fastsatte almindelige søværingsretlige Bestemmelser.

§ 22.

Dansk Damp- eller Motorfartøj i Lystsejlad skal med Hensyn til Betjeningen af Maskinen (Motoren) være undergivet de i §§ 4 og 5 givne Regler, dog at Ministeren for Handel og Søfart skal være bemyndiget til under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelser herfra.

4de Kapitel.

Almindelige Bestemmelser.

§ 23.

Naar nogen er i Besiddelse af de lovbefalede Egenskaber og har opfyldt de foreskrevne Betingelser, kan de i §§ 6—14 og §§ 16—17 ommeldte Beviser ikke nægtes ham.

Beviserne, der affattes efter de af Ministeren for Handel og Søfart foreskrevne Formularer, udstedes i Købstæderne af Magistraten og paa Landet af Politimesteren. Bevis som Skibsfører og som Sætteskipper tages paa det Sted, hvor den paagældende er bosiddende, eller, saafremt han intetsteds har Bopæl, paa det Sted, hvor den paagældende eller, naar han er udenfor Riget, hans Fuldmægtig opholder sig til den Tid, da han fremsætter Begæring derom; Beviserne udfærdiges paa ustemplet Papir mod Betaling af en Kendelse til Kommunen af 30 Kr. for Bevis som Skibsfører og af 10 Kr. for Bevis som Sætteskipper. Bevis som Kystskipper, Styrmand, Maskinmester, Maskinpasser og Motorpasser udfærdiges paa ustemplet Papir uden Betaling og kan tages paa det Sted, hvor den paagældende eller, naar han er udenfor Riget, hans Fuldmægtig opholder sig til den Tid, da han fremsætter Begæring derom.

Den, der finder at kunne anke over en af vedkommende Magistrat eller Politimester angaaende Bevisernes Meddelelse tagen Beslutning, har at rette sin Anke til Ministeren for Handel og Søfart. Ministerens Afgørelse heraf kan indbringes for Domstolene.

Saadanne Sager skulle heuregnes til Søsager.

Der vil ved kongelig Anordning være at fastsætte nærmere Regler, hvorefter der, uanset Bestemmelserne i §§ 10—14, kan meddeles de med Officerer og Underofficerer ligestillede af Søværnets Maskinkorps de i ovennævnte Paragraffer omhandlede Søværingsbeviser.

Maskinister, der have gjort Tjeneste som Reserveunderofficerer i Søværnets Maskinkorps, erholde en ved kongelig Anordning fastsat Nedsættelse af den i §§ 12 og 13 fastsatte Tjenestetid for Erhvervelsen af Bevis som Maskinmester af 3die eller 2den Klasse.

§ 24.

Den, der har Bevis som Skibsfører, anses som tillige at have Bevis som Styrmand, Fiskeskipper og Sætteskipper, og den, der har sidstnævnte Bevis, tillige at have Bevis som Kystskipper.

Den, der har Bevis som Sætteskipper eller Kystskipper og har bestaaet Tillægsprøven i Motorlære, anses som tillige at have Bevis som Fiskeskipper henholdsvis af 1ste eller 2den Klasse.

Den, der har Bevis som Fiskeskipper af 1ste Klasse, anses som tillige at have Bevis som Fiskeskipper af 2den Klasse.

Den, der har Bevis som Maskinmester af 1ste Klasse, anses som tillige at have Bevis som Maskinmester af 2den Klasse, og den, der har sidstnævnte Bevis, tillige at have Bevis som Maskinmester af 3die Klasse, som Maskinpasser og som Motorpasser.

Den, der har Bevis som Maskinmester af 3die Klasse, anses som tillige at have Bevis som Maskinpasser og Motorpasser.

§ 25.

Et hvilket som helst i Medfør af denne Lov udstedt Søværingsbevis kan af Overøvrigheden fratages Indehaveren i saadanne Tilfælde, hvor det af Hensyn til det almene Vel eller Indehaverens sjælelige eller legemlige Tilstand maa anses for uforvarligt vedblivende at lade den paagældende udøve den ham ved Søværingsbeviset tillagte Ret. Det paahviler Overøvrigheden om den stedfødne Inddragning uopholdelig at gøre Indberetning til Ministeren for Handel og Søfart, der da indtil videre tager Beviset i Forvaring og træffer Bestemmelse i Sagen, dog uden at vedkommendes Ret til at faa Spørgsmaalet afgjort ved Domstolene derved indskrænkes. Har den paagældende ved at bringe Spørgsmaalet for Domstolene mistet sit Søværingsbevis ved Døen, vil dog Sagen være af optage til fornyet Paakendelse, saasnart der fremkommer Oplysninger, der tale for, at de Forhold, som gav Anledning til Døen, ikke længere ere til Stede. Sager som de i dette Stykke omhandlede skulle heuregnes til Søsager.

Bevis som Skibsfører, Styrmand eller Maskinmester forbrødes, naar den, der har Beviset, ved Dom findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.

De øvrige i 1ste og 2det Kapitel omhandlede Beviser forbrødes, naar den, der har Beviset, ved Dom findes skyldig til Straf af offentlig Arbejde for en i den offentlige Mening vanærende Handling.

§ 26.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelser fra Bestemmelserne i § 6 Ltr. c og d, § 7 Ltr. c og d, § 8 Ltr. a, c og d, § 10 Ltr. c, d og e, § 11 Ltr. b og c, § 12 Ltr. b, § 13 Ltr. b, § 14 Ltr. a og b, § 16 Ltr. c og d og § 17 Ltr. c og d.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges derhos til, for saa vidt angaar Dampfartøjer, der udelukkende gaa i Fart paa Aaer, Kanaler og Indsøer, under særlige Omstændigheder at gøre Undtagelser fra Bestemmelserne i § 5.

Endvidere kan Ministeren for Handel og Søfart under særlige Omstændigheder for en enkelt Rejse eller for et bestemt Tidsrum, dog ikke udover 6 Maaneder, gøre Undtagelse fra de i §§ 6—14 og §§ 16 og 17 opstillede Eksaminationsbetingelser, naar vedkommende paa anden Maade, navnlig ved en af ham i Udlandet aflagt Prove, kan godtgøre at have erhvervet de fornødne Kundskaber.

§ 27.

Naar dansk Skib udklararer eller afaar fra dansk Havn eller sættes i Fart i danske Farvande, paahviler det vedkommende Myndigheder at paase Overholdelsen af de i §§ 2—5 foreskrevne Regler.

Overtrædelse af nærværende Lov straffes med Bøder fra 20 til 500 Kr., der i Gentagelsestilfælde kunne stige til 1,000 Kr. Ved Fastsættelsen af Bøderne vil efter Omstændighederne være at tage særligt Hensyn til det formodede indtjente Beløb. Bøderne tilfalde Bombøssens i København eller anden i Søfartens eller de søfarendes Interesse indstiftet Indretning efter Ministeren for Handel og Søfarts nærmere Bestemmelse og blive i Mangel af Betaling at afsone efter de almindelige Regler om Bøders Afsoning udenfor kriminelle Sager.

Overtrædelserne pantaales af det offentlige, og Sagerne blive at behandle efter de for offentlige Politisager gældende Regler, for Københavns Vedkommende ved Sø- og Handelsretten sammesteds, udenfor København ved Soretterne.

§ 28.

De Skipperlav, der ere anerkendte af Indenrigsministeriet i Medfør af § 13 i Lov om Søværningen af 19. Februar 1861, ved hvilken i øvrigt Lavstvangen er hævet, vedblive at bestaa, for saa vidt de have mindst 5 Medlemmer, indtil det af Flertallet af Medlemmerne bliver besluttet, at Lavet skal ophæves, eller Medlemmernes Antal synker under 5. Det staar ethvert Medlem af et Lav frit for at udmelde sig, naar han vil. Naar et Lav skal ophæves, forholdes der paa samme Maade, som i Næringsloven af 29. December 1857 § 67 er bestemt.

§ 29.

Det er Ministeren for Handel og Søfart overladt i Kongens Navn at meddele Stadfæstelse af nye Vedtægter saavel for de nu bestaaende Lav som for frivillige Foreninger indenfor Skibsfarten.

§ 30.

Ved »udvidet Kystfart« efter denne Lov forstaas Farten øst for en Linie, dragen fra Lindesnæs til Texel, dog for Østersøens Vedkommende ikke østligere end Linien, dragen fra Kalmar til Rügenwalde.

Ved »indskrænket Fart« forstaas dels Fart øst for en Linie, dragen fra Lindesnæs til Texel, dels den Sejlads, der for Færøernes Vedkommende foregaar i Sigte af Øerne.

Under »Fart paa fremmede Verdensdele« er Farten paa disses Kyster ved Middelhavet og det sorte Hav ikke indbefattet.

Ved »Nordøen« forstaas Farvandet indenfor nedennævnte Grænser:

- I. Mod Nord: den 61nde Breddegrads Parallel.
- II. Mod Øst og Syd:
 1. Norges Kyster imellem den 61nde Breddegrads Parallel og Lindesnæs Fyr (Norge);
 2. en Linie, som drages fra Lindesnæs Fyr (Norge) til Hanstholm Fyr (Danmark);
 3. Danmarks, Tysklands, Nederlandenes, Belgiens og Frankrigs Kyster indtil Gris Nez Fyr.
- III. Mod Vest:
 1. en Linie dragen fra Gris Nez Fyr (Frankrig) til det østlige af South Forelands Fyr (England);
 2. Englands og Skotlands Østkyst;
 3. en Linie fra Duncansby Head (Skotland) til Sydspidsen af South Ronaldsha (Orkneyøerne);
 4. Østkysten af Orkneyøerne;
 5. en Linie fra North Ronaldsha Fyr (Orkneyøerne) til Sumburg Head Fyr (Shetlandsøerne);
 6. Shetlandsøernes Østkyst.
 7. North Unst Fyrets Meridian (Shetlandsøerne) indtil den 61nde Breddegrads Parallel.

Ved »dansk Skib eller Fartøj« forstaas et saadant, der opfylder Betingelserne i Solovens § 1.

Ved »Udvandrerkskib« forstaas et Damp- eller Motorskib, der er indrettet til at befordre over 50 Mellemdækspassagerer mellem danske Havne og Havne udenfor Europa.

Ved »Fiskerfartøj« forstaas et Fartøj, der er forsynet med Fiskercertifikat i Henhold til Lov om Saltvandsfiskeri af 4. Maj 1907 § 3.

Ved »Lystfartøj« forstaas et Fartøj, der er forsynet med Lystfartøjs-Certifikat.

Ved »Tons« forstaas Register Tons Brutto.

Ved »Vandlinielængde« forstaas Længden af et ubemandet, fuldt udrustet Fartøj maalt i Vandlinien fra Agterkanten af Agterstævnen til Forkanten af Forstævnen.

Ved Hestekraft (H. K.) forstaas den indicerede Hestekraft, som de til Fremdrivningen bestemte Maskiner eller Motorer med Skibet lastet til sin fulde Bæreevne kunne udvikle og vedligeholde under en efter nærmere af Ministeriet for Handel og Søfart fastsatte Regler afholdt Prove af 4 Timers Varighed.

Om Fastsættelsen af Fremdrivningsmaskineriets Hestekraft gælde følgende Regler:

Til Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet indsendes af Redere (Ejere) af saadanne ved Maskinkraft fremdrevne Skibe og Fartøjer, for hvilke Ansættelse til Hestekraft ikke har fundet Sted i Henhold til Lov om Søværningen af 25. Marts 1892 § 19, en Meddelelse om Hestekraften tillige med de til dens Bestemmelse fornødne Oplysninger. For allerede indregistrerede Skibe og Fartøjer skal dette ske inden 6 Maaneder fra Lovens Ikrafttræden, for Erhvervelser fra Udlandet, inden 6 Maaneder fra Registreringen og for Nybygninger ved en foreløbig Opgivelse, der afgives ved første Rejses Paabegyndelse og inden 1 Aar derefter skal efterfølges af en endelig Opgivelse. Lignende Meddelelser indsendes, hver Gang Fremdrivningsmaskineriet er blevet underkastet saadanne Forandringer, at Hestekraften bliver væsentlig berørt deraf.

Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet fastsætter, naar den ovennævnte Prove er afholdt, Hestekraften i Overensstemmelse med Resultatet af Proven og i modsat Fald efter et af Ministeriet for Handel og Søfart, efter Forslag af et af Ministeriet nedsat Nævn, udfærdiget Regulativ. Nævnet bestaar af 3 maskin- og motor-kyndige Medlemmer, af hvilke Formanden udnævnes af Ministeriet for Handel og Søfart, medens den danske Hovedorganisation henholdsvis for Dampskibsredere og for Maskinmestre hver vælger et Medlem. Om den stedludne Ansættelse til Hestekraft giver Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet den paagældende Reder (Ejer) Meddelelse. Finder Bureauet Anledning til at drage Rigtigheden af de indsendte Meddelelser i Tvivl, eller skønnes disse ikke tilfredsstillende, forelægges Sagen for Ministeriet for Handel og Søfart, der da lader Nævnet nærmere undersøge Forholdene, om fornødent ved Afholdelse af ovennævnte Prove, hvorefter Ministeriet træffer Bestemmelse om Hestekraftens Ansættelse. De hermed forbundne Omkostninger afholdes af Rederen (Ejeren), saafremt den saaledes fastsatte Hestekraft overstiger den af Rederen (Ejeren) angivne med mere end 10 pCt., i modsat Fald udredes de af Statskassen.

§ 31.

Denne Lov træder i Kraft den Samtidig ophæves Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 om Søværningen m. m. samt Lov Nr. 75 af 30. Marts 1895, Lov Nr. 22 af 26. Januar 1906 og Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 om Tilsvu med Dampfartøjer m. m. §§ 8, 9 og 10, 1ste Stykke, jfr. Bekendtgørelse Nr. 3 af 3. Januar 1911, ligesom Lovene om Søværningen af 19. Februar 1861, 11. Februar 1863 og 20. November 1876 forblive ophævede.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der ikke noget Steds indtraadt Forandringer af større Betydning. Fra Sorte-havet er Tønen bedre, og noget højere Rater har været betalt, hvilket ogsaa gælder om Fragterne fra River Plate, som sluttede ret livligt til avancerende Rater. Indtil 24/6 O. C. betalttes fra San Lorenzo Grænsen pr. Februar, 24/9 pr. Marts, og der ventes at ville blive en stor Eksport, da Høsten skal være fortrinlig. Østen og U. S. ligger nærmest uforandret. Østersøen er flov og meget stille for Øjeblikket, delvis begrundet paa de russiske Julehelligdage og delvis som Følge af de ringe Korntilførsler. Derimod begynder der at komme flere og flere Ordre frem paa Trælaster og Kontrakter for den kommende Sæson, og Raterne synes at skulle komme til at ligge en Del over forrige Aars. For Kulfragternes Vedkommende er at bemærke, at de ligger lidt svagere ad Østersøen til for prompt Afskibning, formodentlig til Dels paavirket af de skotske »holidays«, men ad Middelhavet til er de ved betydelig Efterspørgsel faste med opadgaende Tendens. Der fragtedes i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Østen. Ris fra Birma 32/6 til U. K. eller Kontinentet, 32/ til Holland pr. Februar—Marts. Palmekærner fra Madras Kysten 33/3 Marseille, nordligere Havn 33/9, »net«, Januar—Februar. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet 18/ én, 18/6 to Havne, »net terms«, Januar. Fra Kohsichang sluttedes en 8,000 Tons Baad pr. Januar til 33/9 pr. Ton Ris.

Sortehavet. Korn Novorossisk 12/ N. C. eller »any«, 12/6 Hamburg. For Oljekager betalles 15/ à 16/ til Danmark (Basis én Losschavn). Korn Sulina/Rotterdam eller Antwerpen 11/6 à 11/7½ pr. prompt. Kustendje/Rotterdam eller Antwerpen 10/ med 700 Tons Lastning. Nikolajeff og Theodosia til Bergen og Vaksdal 17/ (3,400), prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø fra Aleksandria 9/6 til London, Option 2,000 Tons Stykgods (5,000). Salt Trapani/Halifax 11/ (2,200). Torreveja og Cadiz til Montevideo og Boca 20/ (3,600). Erts Carthage/Rotterdam 5/6, Bougie/Cardiff 5/3, Algier/Rotterdam 5/, Skynos/Rotterdam 7/. Fosfal Bona/Rotterdam 6/6, prompt. Erts Bilbao/Middlesbro 6/2 (1,500), 5/7½ (3,200), Rotterdam 5/6, Cardiff 5/3, alt pr. prompt.

Nordamerika. Korn Baltimore/Avonmouth eller Rotterdam 3/1½, Hamburg 3/4½, 1—15. Januar. Deals fra Halifax til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 55/ à 57/6 pr. Marts. Tømmer fra Golfen til Nordspanien 125/ én, 127/6 to Havne, pr. April, River Plate 167/6 pr. Januar—Februar. Timecharter c. 6/3 Dødvægt, c. seks Maaneder, Levering Arba, Tilbagelevering Nord for Kap Halleras.

Sydamerika. Buenos Aires eller La Plata/U. K. eller Kontinentet 22/ pr. 25. Januar—25. Februar, 22/9 pr. Marts—April. San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 24/6 pr. Januar—Februar, 24/9 pr. Marts—April. Bahia Blanca/U. K. eller Kontinentet 24/, Marts—April, alt Basis O. C. med 6 d. Reduktion for direkte Havn.

Østersøen. Korn Reval/Rotterdam 1/1½ à 1/2¼ Hvedebasis. Fra Riga noteres 25/ D. B. Grangemouth, 28/6 D. B. London, 28/ D. B. B. Østkyst Kulhavn, 36/ D. B. B. Manchester, 31/ D. B. B. Kings Lynn, Fres. 32 Antwerpen, Fres. 35 Rouen D. B. B., Fres. 41 Rouen D. B. Libau eller Windau 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 1/1½ Antwerpen, 1/4½ Rouen. Sukker fra Danzig 6/ à 6/3 London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 6/3 Aarhus (1,200), 5/6 Aalborg (2,000), 6/ Kiel (1,800), 6/6 Lübeck (2,200), 9/ Algier (1,600), 10/3 Malta (1,600), 10/6 Oran (1,800), 11/ Genua (2,500), 11/ Port Said (3,800). Cardiff eller Newport betalle 6/3 Kjøbenhavn (1,200), Fres. 7 St. Nazaire (2,200), 7,75 Bordeaux (3,200), 9/6 Oporto (900), 7/9 Lissabon (2,500), Fres. 11,50 Algier (2,800), 10/9 Genua eller Savona (3,000—4,000), 10/ Malta (2,900), 12/3 Triest (5,200), 11/6 à 12/ Port Said (5,000—6,000), 13/3 Colombo (4,600), 19/9 Shanghai (5,500), 9/9 Las Palmas eller Madeira (3,000—5,000), 10/3 St. Vincent (2,000), 18/ Rio de Janeiro (5,000), 17/9 à 18/ River Plate (4,000—5,500).

(Skrevet den 7. Januar 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentligste uforandret fra sidste Uge, og Befragtninger for udgaende Laster er ganske faa, medens en stor Del af Sejlskibene er oplagt. Østersøhavnene, som er sejlbare, ligger matte og uden Liv; Danmark har kun nogle faa mindre Kornlaster men er vanskelig at komme til Forretning med. Vestsverige arbejder paa Salg af forskellige Laster, men, det bliver i de fleste Tilfælde ved Forsøg; Østnorge har fremdeles nogle Træ-, Feldspath- og Træmasse-Laster, men ogsaa her indskrænker Forretning sig til de til Norge bestemte Skibe. Nyaarsstilheden er saaledes vedvarende, men man faar haabe paa noget mere Liv i Februar

Maaned. Returfragter Vest fra holder sig uforandrede, og der er Beskæftigelse nok for den lille i Fart værende Tonnage saavel for Kul som Foderstoffer og Clay. Kulfragterne er £ 9½ à 10½ pr. Keel til danske Havne, Oljekager 13 à 14 Fres. pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe er Tyskland stadig lige forretningsløs, og nogenlunde acceptable Rater at gaa i Ballast efter er ikke opnaelig, da Smaadampere tilbydes ret rigeligt, f. Eks. til omkring 6½ Mk. for Havre. Sverige er uden Interesse for Tiden og heller ikke Danmark for Provinsernes Vedkommende viser noget særlig Liv. Kjøbenhavn sluttede derimod atter nogle Skibe, saaledes for Majs til Frederikshavn 22 Øre, Hvede til Vejle 15 og 16 Øre, Ystad 4 Kr. samt Byg til Hertugdømmerne 4½ M.; henimod den 18. ds. ventes Hvede- og Majsdampere med ikke saa faa Omladninger til Provinserne og Sverige.

Havarier og Forlis.

Hausigne, 3/m. Skonnert af Marstal, er en af de sidste Dage i December Maaned strandet ved Ceuta i stærk Storm og bliver sandsynligvis Vrag. Skibet, der er bygget i 1889 i Marstal, maalte 186 Netto Reg.-Tons.

Saga, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 29. f. M. paa Rejsen fra Gelle til Casa Blanca indkommet til Falmouth i læk Tilstand, med ovenbords Skade og Tab af Dækslast.

Thorvaldsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 1. ds. paa Rejsen fra Liban til Rouen med en Ladning Rug paa Grund paa Anholt; kom flot ved at kaste af Ladningen og indkom hertil i læk Tilstand for Dykkerundersøgelse og Reparation.

Neptun, Slæbedampskib af Hamburg, kom den 1. ds. paa Rejsen fra Fredericia til Hjemstedet med en Lægtter paa Slæb, paa Grund udfor Middelfart; kom senere flot ved indtrædende Højvande.

Heinz, Dpsk. af Hamburg, er efter Grundstødning i Horsens Fjord ankommet til Kjøbenhavn for Reparation.

Peter, Galease af Hamburg, har paa Rejsen fra Stolpemünde til Kjøbenhavn med en Ladning Korn, haft stormfuldt Vejr og mistet Stormast og Klyvorbom. Skibet drev om i Søen, indtil det lykkedes Kaptajnen at komme ind under Sverigs Kyst, hvor han kastede Anker. En Bugserbaad bragte Skibet til Trelleborg, hvorfra det efter et Par Dages Forløb blev bugseret til Kjøbenhavn.

Høneborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 4. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Windau i Ballast paa Grund paa Hesseløen. Svitzers assisterer.

Sven Renström, svensk Dpsk. kom den 4. ds. paa Grund ved Refsnæs, men kom ved egen Hjælp atter flot og fortsatte Rejsen. Skibet havde en Ladning Oljekager inde.

Europa, 3/m. Skonnert af Groningen, kom den 4. ds. paa Rejsen fra Riga til Stubbekjøbing med en Ladning Oljekager, paa Grund i Grønund, og maa sandsynligvis losse i Lægtter for at komme flot.

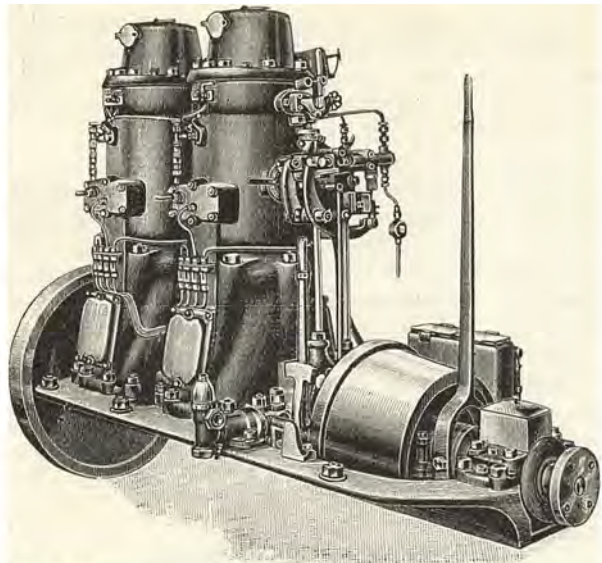
Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kiel kollideret med tysk Krydser »Strassburg«; begge Skibe fik Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsum«, er i disse Dage Skonnertbrig »Belona« af Thuro, 149 Reg.-Tons og 260 Tons d. w., Klasse 5. G. 1. 1., solgt til Skibsreder Johan Andersson i Ystad for en Købesum af Kr. 10,500. — Endvidere er solgt: Damperen »Prinsess Juliana«, bygget 1910 i Holland, med Klasse X 100. A. K., 245 Tons d. w. og 80 Stdr., for en Købesum af c. £ 3,300. Køerne er hjemmehørende i Archangel.

Engelsk. ————— **C. H. Funch,**
British Vice-Consul,
Kongelig edsvoren Translater og Tolk,
Toldbodvej 28, 1. Sal,
træffes 10—1.
Privat Telefon Hellerup 1152.

AALBORG & A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerrepræsentanter, for Danmark

N. C. BREIT & CO. (Breit & Dahl).

Reventlowgade 28.

København.

Telefon 2868.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. D. Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 5/1. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 2/1. — Algarve, Borries, afg. herra 4/1. — Anglo Dane, Pape, afg. Bergen 6/1. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Riga 6/1. — Antwerpen, Madsen, ank. Penarth 4/1. — Arkansas, Petersen, afg. New York 28/12. — Arno, Fischer, ank. Malaga 4/1. — Aurora, Gommesen, afg. Antwerpen 5/1. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. her 5/1. — Beira, Lunge, ank. Antwerpen 28/12. — Bergenhus, Meyer, afg. Bergen 6/1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansund 5/1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 4/1. — Christianssund, Andersen, ank. her 5/1. — Dagmar, Bøgvad, afg. Genua 6/1. — Florida, Andersen, ank. her 23/12. — Esbjerg, Strufve, ank. her 29/12. — Garonne, Kromann, afg. Swansea 2/1. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 2/1. — Hengest, Mueck, afg. Riga 5/1. — Hjelm, Henriksen, ank. her 1/1. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 6/1. — Jolantha, Kvillesbech, ank. her 2/1. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 5/1. — Kentucky, Andersen, ank. her 24/12. — Kiew, Tønnesen, pass. Portland 4/1. — Loire, Craignou, ank. her 30/12. — Louise, Larsen, ank. her 6/1. — Louisiana, Ørsted, pass. Dover 17/12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Boston 3/1. — Minsk, Harder, ank. Riga 26/12. — Morsø, Nellemann, pass. Brunsbüttel 5/1. — Moskov, Jonsen, ank. Havre 7/1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Riga 5/1. — Nordjylland, Søberg, ank. Reval 31/12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. her 3/1. — Omsk, Jacobsen, pass. Holfenau 6/1. — Oscar II, Hempel, ank. her 17/12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newport News 6/1. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 4/1. — Pregel, Iversen, ank. her 23/12. — Saga, Hansen, afg. Antwerpen 1/1. — Saxo, Müller, ank. her 5/1. — Seine, Le Dizes, afg. Dunkerque 5/1. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 5/1. — Tiber, Bech, ank. her 2/1. — Tomsk, Wiberg, ank. Reval 3/1. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 6/1. — Tyr, Thanning, ank. her 6/1. — United States, Göttsche, ank. her 22/12. — Vendsyssel, Larsen, ank. her 30/12. — Viking, Tramp, ank. London 6/1.

Vesterhavet. Inger, Schiff, ank. London 6/1. — Hebe, Grogersen, ank. Newport 6/1. — Stella, Larsen, ank. Burriana 6/1. — Nancy, Petersen, ank. Esbjerg 6/1. — Olga, Christensen, ank. Newcastle 4/1. — Ulla, Hansen, afg. København 6/1. til Melilla. — Johanne, Thøgersen, afg. Esbjerg 6/1. til Sunderland. — Thyra, Jessen, ank. Albufeiro 4/1. — Rigmor, Uldall, ank. Cardiff 4/1. — Nerma, Degn, ank. Karrebækminde

4/1. — Fylla, Briuch, afg. Swansea 1/1. til Alicante. — Gerda, Iversen, ank. Llanelly 3/1. — Nautik, Nielsen, afg. Sevilla 3/1. til London. — Nexos, Basse, ank. Antwerpen 3/1. — Dagmar, Skou, afg. Gaudia 2/1. til London. — Marie, Nielsen, pass. Dartmouth 2/1. for Malaga.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 30/12. — Amalienborg ank. Grangemouth 31/12. — Anna Mærsk pass. Havre 3/1. — Brattingsborg ank. Kbhvn. 3/1. — Børglum pass. Newport News 29/12. — Chassie Mærsk, ank. Windau 1/1. — Dansborg ank. Huelva 3/1. — Eleonora Mærsk ank. Liverpool 1/1. — Elsborg ank. Methil 24/12. — Esrom pass. Newport News 18/12. — Flynderborg ank. Tyne 30/12. — Fredensborg pass. København 6/1. — Frederiksborg ank. Bougie 2/1. — Guldborg ank. Sunderland 5/1. — Gurre afg. Teneriffa 25/12. — Hammershus ank. Norrköping 30/12. — Harrildsborg ank. Windau 4/1. — Hundborg ank. Bergen 10/12. — Høneborg afg. Aarhus 3/1. — Jelling afg. Birkenhead 20/12. — Jømsborg pass. København 5/1. — Jungshoved afg. Bombay 28/12. — Jagersborg ank. Blyth 3/1. — Kallundborg afg. Huelva 1/1. — Kalo afg. Nizza 5/1. — Klampenborg pass. København 4/1. — Kronborg afg. Bombay 1/1. — Lejre afg. Las Palmas 1/1. — Marselisborg pass. St. Thomas 2/1. — Næsborg ank. Aarhus 4/1. — Peter Mærsk ank. Økseløund 4/1. — Randelsborg ank. Aalborg 4/1. — Rosenborg afg. København 1/1. — Silkeborg afg. Cardiff 3/1. — Skanderborg pass. Havre 4/1. — Skjoldborg afg. Gibraltar 4/1. — Skodsborg ank. Antwerpen 30/12. — Spigerborg ank. Libau 22/12. — Stegelborg ank. Middlesbro 4/1. — Stjerneborg ank. Swansea 5/1. — Søborg ank. Chantenay 31/12. — Taarnborg pass. København 3/1. — Tuborg ank. København 31/12. — Ulfsborg ank. Antwerpen 28/12. — Uranienborg ank. Hull 2/1. — Vordingborg afg. Ghent 3/1. — Ørkild ank. Malmø 5/1.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kristiansund 4/1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Liverpool 1/1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 6/1. til Manchester. — Russ, Petersen, afg. St. Thomas 27/12. til Rosario. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Trapani 21/12. til Kristiansund. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Pozzuoli 7/1. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Nørresundby 20/12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. St. Thomas 16/12. til Rosario. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Bremen 7/1. til Barry. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rosario 21/12. — Nawa, Dahl, afg. St. Thomas 29/12. til Bahia Blanca.

Det asiatiske Kompagni. Bintang pass. Perim 4/1. hjemg. — Samui ank. København 8/1. — Bandon afg. Singapore 8/1. udg. — Pagan pass. Gibraltar 5/1. hjemg. — Julandia afg. København 4/1. udg. — Selandia afg. Port Said 3/1. udg. — Indien ank. Amsterdam 6/1. hjemg. — Tranquebar pass. Perim 4/1. udg. — Cathay afg. Singapore 26/12. hjemg. — Estonia afg. Antwerpen 25/12. hjemg. — Lituania afg. Port Said 24/12. hjemg. — Chumpon pass. Ushant 3/1. udg. — Arabien afg. Nauaimo B.C. 30/12. hjemg. — Kina ank. Neapel 5/1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 30/12. ndg. — St. Jan ank. London 5/1. udg. — St. Thomas afg. St. Thomas 28/12. hjemg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen ank. Swansea 4/1. — Martha, Christensen, afg. Palamos 6/1. — Elna, Rathje, afg. Sfax 3/1. — Therese, Pedersen, afg. Tyne Dock 24/12. — Harriet, Larsen, afg. Almeria 4/1. — Dagny Therkildsen, afg. Grangemouth 26/12. — Simone, Møller, ank. Nizza 5/1. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 3/1. — Vera, Risø, ank. Bordeaux 4/1. — Daisy, Jørgensen, ank. Swansea 4/1. — Annine, Leth, ank. Genua 31/12. — Kamma, Løffler, ank. Savona 5/1. — Betty, Lagesen, ank. Granville 6/1.

Term. Gudrun, Sonnichsen, pass. Sagres 6/1. — Helene, Sørensen, ank. Tynen 3/1. — Ragnhild, Schultz, afg. Burntisland 30/12. — Valborg, Hansen, ank. Helsingør 7/1. — Sjølland, Svarrer, ank. Tynen 2/1. — Estrid, Hansen, afg. Riga 6/1. — Agnete, Dam, ank. Königsberg 3/1. — Gunhild, Hansen, afg. Reval 5/1. — Hermia, Farup, ank. Blyth 4/1. — Alice, Jørgensen ank. South Shields 7/1.

Dansk Rederiaktieselskab. Thorvaldsen, Stefken, ank. København 31/12. — Nordpol, ank. Methil 1/1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Cardiff 7/1. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Barbados 30/12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Cete 6/1. — Svend, Schmidt, ank. Seaham 4/1. — Urania, Clausen, afg. Riga 5/1.

Mercur, Berlin, Krogh, afg. Barry 20/12. til Rio de Janeiro. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Las Palmas 1/1. til New York. — Roma, v. Thun, afg. Bari 3/1. til Palermo.

VII. Meksikanske Havbugt, Karaiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

- 47. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Louisiana. Mississippi Floden. Southwest Pass. Omtrint den 20de Januar 1913 tændes følgende Fyr:
1) Double Bayou hvide, faste Fyr paa NW-Siden af Passet, 5,85 Sm 40' 4" (misv. NE. 1/4 N.) fra Southwest Pass Fyr.
2) Scoffs Canal hvide, faste Fyr paa NW-Siden af Passet, 2,85 Sm 208' 0" (misv. SW. 1/4 S. 7/8 S.) fra Head of the Passes Fyr, der ligger paa 29° 08' 34" N., 89° 15' 05" W.
48. Jamaica. Rackum cay. Fyr tændt. Ved Rackum cay er tændt et ubevogtet, hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrets nøjagtige Beliggenhed er ikke angivet. Rackum cay: 17° 55' 1/4" N., 76° 50' 3/4" W.
49. San Domingo S.-Kyst. San Pedro de Macoris. Fyr nedlagt. San Pedro de Macoris hvide, faste Fyr er nu permanent nedlagt. 18° 25' N., 69° 20' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1652, Kjøbenhavn 1908.)

50. Porto Rico. Mona Passage. Skær eksisterer ikke. Skæret paa c. 18° 08' N., 67° 29' W. eksisterer ikke.

51. Rio de la Piata. Punta Negra. Tænding af Fyr. Tændingen af Punta Negra Fyr er fastsat til c. 1ste Januar 1913. Fyret er et ubevogtet, hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 9 Sek. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt Baaketaarn, der staar c. 140 m fra Pyntens Yderende. 34° 54' 00" S., 55° 15' 10" W. (iflg. eng. Kort Nr. 2544). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2792. Kjøbenhavn 1912.)

52. Punta India Farvand. Afmærkning forandret. I det krumme gravede Løb i Punta India Farvand er Lystønde V 9 ombyttet med en Lys- og Klokketønde, samtidig er den flyttet NNE. efter og ligger nu c. 500 m fra Lystønde 10. 35° 09' 57" S., 57° 00' 05" W. e. 1 Sm E.-lig for Lys- og Klokketønde V 9 er udlagt Lystønde V 9 East 35° 10' 08" S., 56° 58' 51" W. e. 1 Sm. W.-lig for Lys- og Klokketønde V 9 er udlagt Lystønde V 9 West. 35° 09' 36" S., 57° 01' 07" W. Disse 2 Lystønder er sorte og viser hvidt, fast Lys. 1 cylindrisk Tønde er udlagt mellem Lystønderne V 9 East og V 7 samt mellem Lystønderne V 9 West og V 11.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

53. Italien W.-Kyst. Talamone. Fyr forandret. Talamone hvide, faste Fyr er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formkøller hver 30 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 10 Sek. I øvrigt uforandret. 42° 33' N., 11° 08' E.
54. Østerrig-Ungarn. Istrien W.-Kyst. San Giovanni in Pelago. Taagesignal. Fra Fyret paa San Giovanni in Pelago gives Taagesignal med Horn, i kort Stød efterfulgt af 1 langt Stød, som Svar paa forbi passerende Skibes Taagesignal. 45° 02' N., 13° 37' E.
55. Istrien. Brioni. Penada. Fyr forandret. Fyret paa Penada Punt er forandret til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 30 Sek., stadigt Lys 25 Sek., Blus 5 Sek. I øvrigt uforandret. 44° 53' N., 13° 45' E.
56. Sansago. Fyr forandret. Fyret paa Bjerget Garbe er forandret til et hvidt, fast Fyr med Blus hver 6 Sek., stadigt Lys 2 Sek., Blus 4 Sek. I øvrigt uforandret. 44° 30' N., 14° 18' E.

57. Algier. Algier Havn. Arrière-port de l'Alga. Belysning forandret. 1) En sort Lystønde, der viser rødt fast Lys, er udlagt i 9 a 10 m Vand paa E.-Kanten af Klippegrunden S. for Indløbet til Arrière-port de l'Alga. Synsvidde: 3 1/2 Sm.
2) Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af en Udløber, der gaar S. i fra Grand môle. Fyret lyser i en Vinkel paa 173 1/2° over Smaagrundene, som ligger S. for Indløbet til Havnen. Flammens Højde: 8 m. Lysevne: 4 Sm. Indløbet 36° 46' N., 3° 04' 1/4' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

58. England. Advarsel overfor Opmaalings Føretagender. Engelske Regeringsskibe foretager jævnlig Afgangninger (sweeping operations) ud for det forenede Kongeriges Havne. Under disse Føretagende arbejder Skibene parvis og er forbundet til hinanden ved en Staaltraadstrosse. Som Følge heraf er de betydeligt indskrænket i deres Manøvrering. For at tilkendegive at Skibene er i Færd med saadanne Arbejder, vises følgende Signaler fra dem:
En sort Ballon paa Toppen af Fokkemasten og en sort Ballon under Raanokken eller hvor den bedst kan ses, paa den Side paa hvilken det er farligt for andre Skibe at passere de arbejdende Skibe.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

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

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

I. Østersøen.

22. Sverrig. Åhus. Afmærkning forandres. Advarsel. Ved Forsarsudlægningen 1913 sker følgende Forandringer i Afmærkningen: 1) Klokketønden paa 55° 55' 32" N., 14° 24' 06" E. flyttes c. 140 m SW. efter ud for den ydre Lystønde. 2) En Stage med Kost udsættes paa 55° 55' 32" N., 14° 22' 00" E. ved N.-Siden af det ny Indløb. 3) Stagen med Kost paa 55° 55' 40" N., 14° 21' 03" E. flyttes c. 30 m WSW. efter, og Kosten vendes opad. 4) En Stage udsættes paa 55° 55' 22" N., 14° 20' 35" E., Øst for en 2 m Grund ved det S.-lige Løb til Åhus. 5) Vageren med Kryds paa 55° 55' 30" N., 14° 20' 27" E. inddrages. 6) Stagen med Kost paa 55° 55' 36" N., 14° 20' 15" E. flyttes SW. for Krydstønen til 55° 55' 30" N., 14° 20' 26" E.

Paa Grund af Dybdeforholdene advares Føerne af mere dybtgaaende Fartøjer mod indtil videre at passere W. om Bjæret og Pålagergrund i Farvandet uden for Åhus.

23. Bieklingskusten. Sølvborg. Afmærkning forandres. Følgende Forandringer ved Afmærkningen uden for Sølvborg vil blive foretaget ved første passende Leilighed: 1) En sort Vager med 3 Balloner udsættes tæt ESE. for 5 m Grund paa 55° 56' 40" N., 14° 31' 00" E. 2) Den røde Vager med Ballon og Kost paa 55° 57' 50" N., 14° 32' 35" E. flyttes c. 120 m S. t. W. 3/4 W. (misv. SSW.) efter. 3) En Stage med 2 nedadvendte Koste udsættes tæt NW. for 5 m Grund paa 55° 58' 55" N., 14° 38' 10" E. 4) En sort Tønde udlægges c. 300 m NE. 1/4 N. (misv. NE.) for sidstnævnte Grund. 5) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 2 Balloner paa 55° 59' 42" N., 14° 32' 21" E. forandres til sort med 2 Balloner og flyttes til c. 55° 59' 20" N., 14° 32' 27" E., saa den kommer til at staa E. for den ny 4. m Grund. 6) En Stage udsættes tæt SSE. for 4 m Grund paa 56° 00' 12" N., 14° 32' 55" E. 7) En sort Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon udsættes c. 300 m E. t. N. 1/4 N. (misv. E. 1/2 N.) for 5 m Grund paa 55° 58' 12" N., 14° 34' 50" E. 8) Den sorte Vager med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 55° 57' 40" N., 14° 35' 15" E. forsynes med 2 Balloner og flyttes til 55° 57' 13" N., 14° 35' 12" E. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2701. Kjøbenhavn 1912.)

24. Bieklingskusten. Karlskrona. Lystønde udlægges. En rød Lystønde, som viser hvidt Et-Lyn hver 5 Sek., er udlagt paa 56° 03' 42" N., 15° 34' 40" E. tæt ved Esten Klokketønde. (Kort Nr. 160 og 206.)

25. Kalmarstrand. Kalmar. Rettelse til »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2988, 1912. Pkt. 1. 16° 28' 30" E. skal være 16° 28' 38" E. (Kort Nr. 206.)

Pkt. 2. 16° 28' 38" E. skal være 16° 28' 38" E. (Kort Nr. 206.)

26. Kopperstenarne. Fyrskib inddraget for Vinteren. Ifølge Telegram fra Lødskaftajnen i Stockholm er Kopperstenarne Fyrskib inddraget for Vinteren. 58° 35' 1/4" N., 19° 09' 1/4" E.

27. Østergötland. Skærgaard. Bokb. Baake nedlagt. Bokb. Staugbaake, N. for Kvadö-fjärden, er nedlagt. c. 58° 05' 1/2" N., 16° 51' E.

28. Rusland. Nekman Grund. Fyrskib ombyttes midlertidig. Under Reparationen af Nekman Grund Fyrskib vil Fyrskibet Saritscheff, som herved bliver fuldstændig uforandret, blive udlagt paa dets Plads ved Nekman Grund. c. 59° 05' 1/2" N., 22° 12' 1/2" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2641 og 2642. Kjøbenhavn 1912.)

29. Lysørort. Fyrskib midlertidig inddraget. Lysørort Fyrskib er midlertidig inddraget paa Grund af Eftersyn. 57° 38' 1/2" N., 21° 36' 3/4" E.

30. Tyskland. Stolpe Banke. Lys- og Fløjstønde atter i Orden. Lys- og Fløjstønden paa N.-Kanten af Stolpe Banke er atter paa Plads og i Orden. 55° 00' N., 16° 37' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3003. Kjøbenhavn 1912.)

31. Lülbeck. Trave. Belysning forandret. Ved Trave er foretaget følgende Forandringer ved Belysningen (nedennævnte Dr. svarer til tyske Kort; naar der trækket 6" fra, svarer de til danske Kort):

1) Privall Forlyr er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelse hver 3 Sek., Lyt 1. Sek., Mørke 1. Sek. Flammens Højde: 6 m. Lysevne: 10 Sm. Fyret er blændet mod Privall Landside, det vises fra den hvide Baake paa Hovedet af den S.-lige Mole paa N.-Siden af Hælv-øen Privall. 53° 57' 38" N., 10° 53' 15" E.

2) Privall hvide, faste Bæglær er svulget i Pøllinger fra 214" til 226". Flammens Højde: 17 m. Lysevne: 14½ Sm. Det vises fra den røde Baake, som staar 555 m 220° (mstv. SW. ½ W.) fra Forlyret. 53° 57' 25" N., 10° 52' 57" E.

3) Et grønt, fast Fyr er tænkt paa Kaiserbrøkke, den første Anløbsbro paa W.-Siden af Trave. Flammens Højde: 5 m. Lysevne: 1 Sm. 53° 57' 37" N., 10° 52' 43" E.

4) Paa Bagbordsside er tænkt følgende røde Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1. Sek., Mørke 2. Sek. Flammens Højde: 6 m. Lysevne: 6 Sm. Sorte Fyrbaaker. Fyrens Karakter er midlertidig, og vil senere blive bragt i Overensstemmelse med Principeerne for Fyrbelysningen ved tyske Kyster.

a) Huthjahl. 53° 57' 07" N., 10° 51' 56" E. b) Privallhahl. 53° 56' 59" N., 10° 51' 53" E. Disse 2 Fyr er blændet mod Privall Landside. c) Steinpfeiler Nr. 5. 53° 55' 47" N., 10° 52' 32" E. d) Teschower Phahl. 53° 55' 05" N., 10° 52' 29" E. e) Høllenhahl. 53° 53' 53" N., 10° 49' 46" E. f) Schlutuper Phahl. 53° 53' 44" N., 10° 48' 56" E. g) Breeding-phahl. 53° 53' 50" N., 10° 47' 19" E.

5) Paa Styrbordsside er tænkt følgende hvide Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 4 Sek., Blink 1. Sek., Mørke 2. Sek. Flammens Højde: 6 m. Lysevne: 8 Sm. Røde Fyrbaaker.

a) Siedelnhuchtphahl. 53° 57' 04" N., 10° 51' 45" E. b) Flidderphahl. 53° 56' 04" N., 10° 52' 19" E. c) Tonnenphahl. 53° 55' 21" N., 10° 52' 31" E. d) Stihpenphahl. 53° 55' 11" N., 10° 52' 26" E. Fyrene b. c. og d. er blændet mod den lülbeckse Kyst. e) Signalfahl. 53° 54' 30" N., 10° 46' 00" E. f) Gohlmmundphahl. 53° 54' 36" N., 10° 45' 29" E. g) Damschlurphahl. 53° 54' 37" N., 10° 44' 09" E. h) Schwarzphahl. 53° 54' 26" N., 10° 42' 57" E. i) Teerhofphahl. 53° 54' 09" N., 10° 42' 21" E.

6) Lys- og Klokketønden ud for Travemünde er forandret til en Lystønde. Tønden er mærket »Lülbeck«, i øvrigt uforandret. Taagesignal gives nu som tidligere fra en Slæbedamp. 53° 58½' N., 10° 54½' E. (Kort Nr. 157, 160 og 235). (Se »Efterretninger for Søfarende«. Nr. 3004. Kjøbenhavn 1912.)

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

32. Stenrig. Sundet. Lundåkra Bugt. Vrag borttaget. Vraget i Lundåkra Bugt er borttaget. 55° 48' 30" N., 12° 51' 00" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2639. Kjøbenhavn 1912.)

33. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved-Flak. Lystønde paasesjlet. Knudshoved-Flak Lystønde er paasesjlet og sunket. En Reservetønde vil snarest blive udlagt. 55° 16' 48" N., 10° 51' 48" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

34. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Høivanden: Paa Haverøen 4½ m., i Svanholm-Løb 1 m., i Kobbers-Løb 2½ m., i Gaasholm-Løb 2½ m. Der er saledes for Tiden 2½ m Dybde i det W.-lige Indløb til Limfjorden. Thyborøn-Kanal: 56° 43' N., 9° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

35. Norge. Løfoten. Svolvear. Fyr upaalidelig. Kammen, Jomruen, Kjøesten og Yabøjnet Fyr kan indtil videre være slukkede fra Kl. 10 Em. til Kl. 6 Em. Vabøjnet Fyr: 68° 13' 32" N., 14° 34' 28" E. (Ikke 13° 34' 28" som tidligere angivet). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2774. Kjøbenhavn 1912.)

36. Tyskland. Helgoland. Fyr midlertidig upaalidelig. Paa Grund af nogle mindre Forandringer ved Fyrrparatet til Helgoland Fyr kan der i Januar 1913 indtræde kortvarige Forstyrrelser, og man maa derfor ikke ubetinget stole paa, at Fyret brænder. 54° 10' 38" N., 7° 53' 11" E.

37. Eiben. Vrag. 1) Vraget af Evyren »Emma«, c. 615 m NNW. fra den nedre Fyr Due d'Albe ved Vraget af »Vandalia«, c. 530 45' N., 9° 24' E.

2) Imellem den røde Spitzøen og det Schwartzkonnensund og den sorte Spitzøen 6 ved Kollmarsand c. 150 m fra Tønde 6 er sunket et Fartøj, hvis Mast rager ud af Vandet. Tæt neden for Vraget er udlagt et Mærkeskib, der fører et rødt Flag over en sort Ballon eller et grønt Lys over et hvidt, og det viser de sædvanlige Signaler for Passage. Skibet skal passeres med langsom Fart, og Mærkeskibet skal passeres paa den Side, hvor det viser 2 Balloner eller 2 hvide Lys. c. 53° 43' N., 9° 29½' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3007. Kjøbenhavn 1912.)

38. Weser. Fyrskib NW. Vraglystønde ombyttet. Vraglystønden, der ligger 10 Sm NW. for Weser Fyrskib, er ombyttet med en graa Lystønde med W.-lig Topbelyselse. Den er mærket »Vraek« og viser grønt Et-Blink hver 12. Sek., Blink 5 Sek., Mørke 7½ Sek. 53° 55' N., 7° 35' E. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3053. Kjøbenhavn 1912.)

39. Belgien. Scheide. Lystønde ombyttet. Lystønde Nr. 52 paa E.-Siden af Farvandet N. for Doel er ombyttet med en Stumpønde. 51° 19' N., 4° 16' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2805. Kjøbenhavn 1909.)

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

40. England. Liverpool Bugt. Mersey Floden. Taagesignaler forandret. 1) Woodside Bro. Taageklokken paa S.-Enden af Broen giver nu Fire-Slag hver 15 Sek. 53° 23½' N., 3° 00½' W.

2) Rock Ferry Bro. Taageklokken paa Yderenden af Broen giver nu Tre-Slag hver 15 Sek.

3) New Ferry Bro. Taageklokken paa Yderenden af Broen giver nu To-Slag hver 15 Sek.

41. Frankrig. La Dives Manning. Vragtønde inddraget. Den gronne Vragtønde, som almærkede Vraget af Fiskefartøjet Notre-Dame de Lourdes, er inddraget. 49° 19' 03" N., 0° 07' 45" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 551. Kjøbenhavn 1911.)

42. England. Poole. Dybde. Dybden paa Barren ved for Poole Haven er nu 3½ m. Med smalt Vand kan Skibe med 4½ m Dybgænde passere Barren ved Springtid Højvande og med 4 m Dybgænde ved Nipptids Højvande. Barren: 50° 39½' N., 1° 55½' W.

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

43. Forenede Stater i Nord Amerika. Delaware Bugt. Miah Maul Shoal. Fyr permanent. Midlertidigt Taagesignal. Omtrønt den 15de Februar ombyttes Miah Maul Shoal midlertidige Fyr med et permanent Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med En-Formørkelse hver 5 Sek., Lys 2½ Sek., Mørke 2½ Sek. Lyset er hvidt i Pøllinger fra 324½° gennem 0° til 140½°, i øvrigt rødt. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. Taagesignal vil midlertidigt blive givet med Kløkke, Et-Slag hver 30 Sek. 39° 07' 30" N., 75° 12' 30" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2736. Kjøbenhavn 1912.)

44. Chesapeake Bugt. Tail of the Horseshoe Shoal. Vrag borttaget. Vraget af Skomerten Stella B. Kaplan, der var sunket paa Tail of the Horseshoe Shoal, er borttaget og Almærkningen inddraget. 37° 00' 00" N., 76° 07' 48" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2783. Kjøbenhavn 1911.)

45. North Carolina. Frying Pan Shoals. Fyrskib ombyttes midlertidig. Omtrønt den 8de Januar ombyttes Frying Pan Shoals Fyrskib Nr. 94 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 29, der viser 2 hvide, faste Fyr. Synsvide: c. 12 Sm. Taagesignal gives med Kløkke paa følgende Maade: 2 Slag, 3 Sek. Pause, 9 Slag, 45 Sek. Pause. Fyrskibet har hverken Underandsklokke eller Radiotelegraf-Apparat. 33° 34' 00" N., 77° 48' 40" W.

46. Cumberland Sound and Farrantina Harbor Indsejling. St. Marys River. Fyr tændes. Omtrønt den 1ste Februar 1912 tændes St. Marys River hvide, faste Fyr Nr. 2, der viser fra en rød Baake i 2. m Vand 0.5 Sm N. for Tiger Island 210½° (mstv. SW. t. S. ¼ S.) fra Cumberland Island venstre Kant og 293½° (mstv. NW. t. W. ⅔ W.) fra Cumberland Island højre Kant. 30° 43' 36" N., 81° 29' 35" W.

9
 Af Hensyn til gensidig Sikkerhed bør saavel Dampere som Sejlskibe bestræbe sig for — uden at overtrede Søvejsreglerne — ikke at komme i Vejen for Skibe, der viser ovennævnte Signaler, særligt maa det erindres, at det er farligt at komme imellem Skibene, der hører til samme Par.

59. Jamaica. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Søgelys ved Indløbet til befæstede Havne. Skibe, der nærmer sig befæstede Havne paa Jamaica, og som generes af Søgelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:

- 1) Med Blinklanterne: 4 korte Blink efterfulgt af 1 langt.
 - 2) Med Fløjte, Sirene eller Taagehorn: 4 korte Stød efterfulgt af 1 langt.
- Om muligt skal begge Signaler benyttes. Søgelyset vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved at blænde, hæve eller dreje det.
- Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straalerne fra Søgelyset, er det umuligt at vide, hvilket Søgelys der generer.
- Disse Signaler skal hjælpe de Søfarende, men forpligter ikke Regeringen paa nogen Maade.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N	betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
R	3292 England, 1912.
R	3292 Scotland, west coast. — Loch Alsh and Kyle Rhea.
R	2579 Ireland, west coast. — Kerry head to Valentia.
R	2556 France, north coast. — Calais road.
R	2158 a Mediterranean sea. western sheet.
R	984 Frankrig.
R	984 De Cete à Marseille.
N	486 Tyskland.
R	44 Mittelmeer, Südküste von Frankreich: Ansteuerung von Marseille. 1 : 75 000.
†	44 b Die Nordsee, Nord- u. Südblatt. 1 : 1 200 000.
†	44 Die Nordsee. Ansatzkarte zu Nr. 44.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Januar. 1913.

	Gjort til	Keber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 ¹ / ₂ — ³ / ₄	119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Danmark	120 ¹ / ₂ —120	119 ¹ / ₂	120
Norden	128 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	128 ¹ / ₄	128 ¹ / ₂
Gorm	—	—	—
Carl	131 ⁶ / ₄	131 ¹ / ₂	131 ³ / ₄
Dannebrog	138 ¹ / ₂ — ³ / ₄	138 ¹ / ₄	138 ³ / ₄
Skjold	113 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	113 ¹ / ₄	113 ¹ / ₂
Urania	43 —42 ³ / ₄	43	43 ¹ / ₄
Neptun	132 — ¹ / ₄	132 ¹ / ₄	132 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	133 ³ / ₄ —135	135	135 ¹ / ₂
Hejmdal	140 —139 ³ / ₄	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Østasiatiske	141 —140 ¹ / ₂	140 ³ / ₄	141
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	136 ³ / ₄ —136 ¹ / ₂	136	136 ¹ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	88 —82 ³ / ₄	82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	86 ¹ / ₂	87
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	83 ³ / ₄	85 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — — 2. Serie	—	93 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% — — — 1. —	—	95	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. —	—	89	91
4% — — — 7. —	—	91 ³ / ₄	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —	—	86 ³ / ₄	86 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf. 9. —	—	92	92 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Keber	Sælger
Nationalbank	—	141 ¹ / ₄	142
Privatbank	112 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	144	144 ¹ / ₄
Handelsbank	—	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Grundejerbank	—	15 ³ / ₄	16 ¹ / ₂
Burm. & Wain	101 —100	99 ³ / ₄	100
Helsingørs Jærnsk.	109 —110	109 ³ / ₄	110
Sukkerfabr.	233 ³ / ₄ — ¹ / ₂	233 ¹ / ₄	233 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	200 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	200 ³ / ₄	201

Vekselkurser d. 8. Januar 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.36
London	18.23	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.90	—
Wien	75.60	—

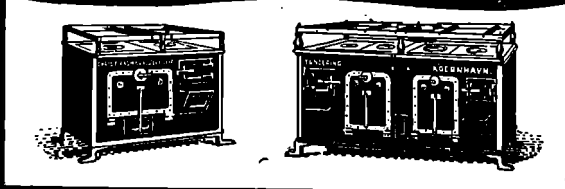
Notering paa Berlins Børs d. 7. Januar 1913.

Russiske Noter	215.65
4% Russiske Consols	89.75
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.80
5% Mexikanske 1899	99.25
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	94.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 512,000, „Danmark“ 366,000, „Norden“ 304,000, „Carl“ 141,000, „Dannebrog“ 312,000, „Skjold“ 144,000, „Urania“ 176,000, „Dampskib. af 1896“ 208,000, „Hejmdal“ 188,000, „Gorm“ 140,000, „Neptun“ 168,000, „Dansk-russisk“ 924,000, „Østasiatisk“ 592,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
 HOLMBLADSGADE 27. TELEF. 1630.

Telegramadr.
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr.
 „Smith,
 Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Johs. Grönsund & Co.,
 London,

meddeler, at Kontoret er flyttet fra Seething Lane Nr. 36 til
Mark Lane Nr. 79, lige ved Fenchurch Street Station. London E. C.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amallegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
 Lord Kelvins System
 eget Fabrikat.

Spritkompasser
 E. S. Ritchie & Sons
 originale
 samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre)
 Kasse eller Hus med
 Lampe.

Azimuthinstrumenter

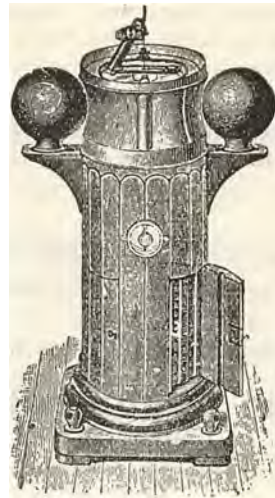
Pejlstøtter

Kikkertø

dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
 med og uden
 Kew Certifikat

Reparationer
 udføres.



Walkers

originale
 Lodde- og
 Loggeapparater

Fuldarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
 (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner
 m. m.

Reparationer
 udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige
 Generalforsamling Tirsdagen den 25. Februar d. A. Kl. 3
 Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17,
 hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stif-
 telsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
 skaberne for 1912 ville ligge til Eftersyn paa Forenin-
 gens 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.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye
 Vedtægter kunne Medlemmer, der er paa Rejse eller paa
 Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at
 møde ved Generalforsamlingen, deltage i Valget ved Af-
 givelse af Stemmeseddel under Jagttagelse af de i Vedtæg-
 ternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 8. Januar 1913.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibrætion.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Tuborg Pilsner

foretrækkes af
 Ølkendere.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** „Sojus“ Telegr.:

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.

Skibshypothekbanken

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreøkvipering.

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

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

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. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København.

Stiftet 1728. 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. 224.

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

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

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

Fjerde Søforsikringselskab lim. i København

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD,

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

Hovedkontoret i København: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegram-Adr.: „Danskellloyd“.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i København: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carthoffermann, København.

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittssikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wattons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaukonstellers Eftf.,
Mr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Hill-Madsen^s

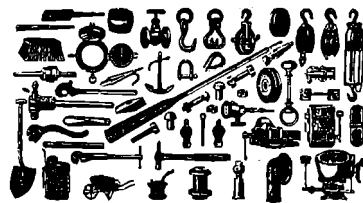
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

DET BEDSTE AF ALT!

En gros Handel og Export af
DÆKS- OG
MASKINUDSTYR
af alle Slags.

Skriv efter
illustrerede
Prislistes.



Telegram-Adresse: „JUSTICE, CARDIFF“.
Code: ABC. 5te Udgave.

Fabrikanter af:
Træ- og Jern-
blokke, Rør-
lednings!
Spring Buf-
fers, Couves'
automatiske
Bølgedæm-
per, Ventila-
torer, Tanker
etc. etc.

LOVERIDGE LTD, CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A/S Randers Rebslaaeri

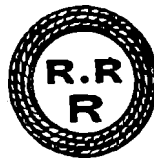
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Coocs
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Udkommet er

Nordeuropæisk Havnelods

(North-European Harbour Pilot—Hafenlots) — 8 Kr.

NB. Annoncer til Nordeuropæisk Havnelods kan ikke tegnes
da Bogen er udkommet.

Certepartier og Konnossementer,

Haandbog udgivet af Nordisk Skibsrederforening — 8 Kr.

Modærn Signalering

(Capt. Nordborg) — 2 Kr. 50 Øre.

Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

Billigt Skib.

Den til Nyborg indbørgede
Skonnert „Ella“ af Vejle, der
kun i ret ringe Grad er be-
skadiget, kan faas billig til
Købs (ikke væsentligt ud over
Vurderingssummen) ved Hen-
vendelse til

Mægler R. Oberbeck-Larsen.
Nyborg.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

M. Clausen, København K.
Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Clarke. Chapman & Co. Ltd.'s
anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sieurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats.

Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i
Ankre og Kæder
fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, 'Krohn's Patent. — Korkfænder. Redningsbælter. — Originale Mollerups Smøreapparater.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent
for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor realt minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus-**KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansensk“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansensk“

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutekär & 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.

Heeksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heekshers.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftl.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Vægløren“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus

AXEL LUND

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

C. HANSEN,
GJØRTLER 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

„Husk.“

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. **Blikenlager.** 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllegade Nr. 26, ved Havnen.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.
Tom Tjåders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496
„Toxin“ er et udmerket Middel mod Rotter og Mus

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

BASCOUB-MARIEMONT. & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

**THE
ANTWERP
ENGINEERING CO. LTD.**
**SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

**SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.**

**TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.**

**ENGINE and BOILEE WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Galvaniserede Smedejerns
BLOKKE
til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.
Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.
Stort Udvalg af Modeller.
Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.
Davey & Co., London, Ltd.
88, West India Dock Rd., London, E.
Telegram: „Acav“, London.
On Admiralty List.



Nr. 423.
Dobbelt.

**Aktieselskabet
Det østasiatiske Kompagni.**

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marseilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsart“

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Januar 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Riakes Kedler
 Higginsons selvvm. Losschjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrænde og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlæve. Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

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



Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 evropæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Compositioner	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	---------------	--	---	------------------------

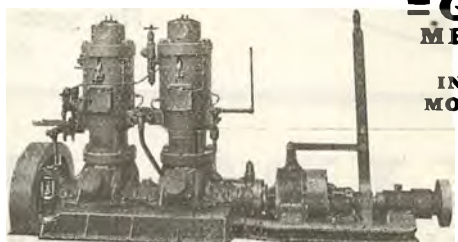
**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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

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

**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 26 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbl. i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

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

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
**= GULD =
MEDAILLE**
 VED
 INTERNAT.
 MOTORUDST.
 1912

TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Kor og Propelakser, Smedegods af de største Dimensione.

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, 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.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Skib til Salg.

Galease Havfruen af Rødvig maaler 18⁸⁷/₁₀₀ Reg. Tons, laster 50 Tons med 6 Fods Dybtgaaende, godt udhalet til Stenfiskeri og egner sig godt til Fragtfart, er billig til Salg, naar Handel kan ske snarest. Man bedes henvende sig til Skipper J. S. Petersen, Rødvig.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

MILKMAID MELK

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

NEW YORK STEMP. FABR. KANIA

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbeidsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — etter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annø Plads 26, Kjøbenhavn.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgekontor,
Nybøstergade 2. Kbh K. Tel. 3662.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og Chr. Schjørbecks Efferf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampfougværk

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

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævine for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævine. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erlændering.

Ved Aarskiftet.

(Fortsat.)

Det er formentlig de meget store Dampere, som har tjent forholdsvis bedst i det forløbne Aar, idet alle oversøiske Markeder laa godt den meste Tid af det, navnlig den sidste Halvdel, men ogsaa Østersøen og Hvidehavet laa fra Midsommer og indtil Sæsonens Slutning ganske fortrinligt, saa at de mellemstore Baade, som den danske Handelsflaade er saa rig paa, og som jo har sit Hovedfelt i sidstnævnte Farvande, maa have tjent store Penge. I Oktober ser vi f. Eks. Kornfragten fra Libau, Vindau og Riga oppe, paa indtil $1\frac{1}{2}$ Havrebasis til Rotterdam, andre Pladser i Forhold, og der sluttedes mange danske Dampere for saadanne Kornlaste, som gav meget store Overskud. Ogsaa Trælastfragterne var oppe paa et særdeles højt Niveau i Efteraarsmaanederne, endog gennemgaaende ganske betydeligt over Raterne i Aaret 1900. Samtidig var Kulfragterne indefter til Østersøen fortrinlige, og vi ser bl. a. op til 8/ og derover betalt fra Østkysten for 1.000—1.200 Tons Baade til danske Provins-havne. Noget lignende betaltes ligeledes i Februar. — Til Reval, Riga eller Libau blev der ogsaa umiddelbart inden Kulstrejkens Udbrud og i Efteraarsmaanederne betalt 8/ og derover fra Østkysten, og i det hele taget har Kulfragterne spillet en uhyre stor Rolle i 1912. Til Middelhavet og Sydamerika ser vi ogsaa paa samme Tidspunkt Rekordrater, f. Eks. indtil 14/6 Cardiff/Genua, 16/6 Venedig, 13/3 Port Said, 24/ à 25/ River Plate, andre Pladser i Forhold, og her har Fortjenesterne ogsaa været meget store, tilmed da Returnarkederne laa godt. Krigen mellem Italien og Tyrkiet og senere mellem Balkanstatene og Tyrkiet bandt en Mængde Tonnage og satte yderligere Fart i Kulafskibningerne, thi de politiske Forhold var til Tider meget truende, og det gjaldt om at skaffe Kul til Flaaderne, ikke alene til de krigsførende Magters, men ogsaa til Stormagternes, som alle holdt sig mere eller mindre forberedt paa alle Eventualiteter. Det har igen vist sig, at Krige, naar de ikke udfægtes mellem Stormagterne i Evropa, i Virkeligheden kun er til Gavn for Skibsfarten. En Gæne for de Dampere, det gik ud over, var det, at Dardanellerne en Tid lang var spærret for Trafikken ved Mineudlægning, men Spærringen har dog næppe været til synderlig Skade for Skibsfarten i al Almindelighed. Der var ellers hele Aaret nok at sejle med i alle Retninger, og den store Høst i U. S. af saavel Korn som Bomuld lagde Beslag paa usædvanlig megen Tonnage fra denne Kant, hvortil yderligere kom, at der ogsaa var Brug for meget Skibsrum til Tømmer, Oljekæger, Petroleum etc. Der betaltes enorme Rater for Dampere i passende Positioner, navnlig paa Timecharter Basis, og i det hele taget er 1912 præget af det overordentlig store Begær efter Baade paa Timecharter i saa at sige enhver Fart. De regelmæssige Linier havde ofte ikke Tonnage nok i deres egne Skibe, og desuden fandt en Mængde Købmænd, Fragtspekulanter og andre deres Fordel ved at lade Dampere paa Timecharter, ved hvilken Forretning Skibene ogsaa tjente Masser af Penge, særlig naar de sluttedes paa de rette Tidspunkter. Der blev sluttet for saavel kortere Tid som op til flere Aar, men selvfølgelig kunde der ikke opnaas saa meget for lange Perioder som for de korte. Eksempelvis skal anføres, at der for store Baade i November betaltes indtil 14/ Dødvægt paa Timecharter med Levering U. S. Tilbagelevering Evropa, medens der for Ture til U. S. eller Sydamerika kunde faas 7/ à 8/ med Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

Angaaende Begivenheder vedrørende Dampskibsfarten i 1912 udover selve Fragtmarkedets Forløb henholder vi os iøvrigt til den ledende Artikel i vort første Nummer i Aar og skal nu i det efterfølgende give en sammen-

trængt Skildring af de enkelte, ledende Markeder i det svundne Aar.

Østen har været et lønnende Marked hele Aaret igennem, tildels med endog usædvanlig store Rater. Til Tider havde Befragterne betydeligt Besvær med at skaffe sig det nødvendige Damperrum, tilrods for de mange og store Rutebaade, som trafikerer Østen, og Trampdampere profiterede derved. Fra Wladiwostock skibedes der over 300.000 Tons Soyabønner, og Fragten var ved Aarets Begyndelse 34/ à 35/ til Evropa, svingede derefter fra Februar til Maj mellem 32/ og 33/, hvorefter Eksporten laa stille indtil August med 35/, og sidst paa Aaret betaltes 37/6 à 40/. Risfragterne fra Saigon svingede mellem 31/ (Februar) og indtil 43/, som betaltes i November, medens Raten ved Aarets Slutning var omkring 39/. Fra Birma betaltes der 27/6 O. C. i Januar, 29/ primo Februar, 30/ à 32/6 fra medio Februar til ultimo Marts, 33/6 à 34/6 i April, 32/ à 32/6 i Maj og 33/ à 35/ i Aarets sidste Maaneder, delvis for Afskibning i 1913. Til Holland var Raten 6 d. mindre. Sukkereksperten fra Java var ikke stor i 1912, og Raterne var højst i Februar—April, da der betaltes indtil 35/ Evropa, 36/3 U. S., og lavest i Oktober med 27/6. Fra Kalkutta svingede Raten for Jule mellem 27/6 og 35/ à 36/3 til udsøgt Havn, medens der efter Dødvægt Basis betaltes mellem 25/ og 32/6 til U. K. eller Kontinentet. Efter samme Skala betalte Bombay mellem 21/ og 29/6, Basis én Lossehavn (i Fjor mellem 17/6 og 22/). Fra Kurrachee betaltes efter Skala paa »net terms« lavest 17/10 $\frac{1}{2}$ à 18/ (i Januar og Juni), højst 24/9 (i Oktober), og ved Aarets Udgang var Raten c. 18/6. Der sluttedes en betydelig Mængde Ladninger med Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille, og Raterne svingede mellem 27/9 og 37/6. Hvedelaster fra Australien sluttedes i Januar og Februar til 30/ à 34/ U. K. eller Kontinentet, i September betaltes 35/, i Oktober 40/ og endelig i December 41/3 à 42/6, ja indtil 43/3. Gennemsnitsraten er betydelig bedre end i 1900 da den var 35/. Kulfragter fra Wales ud til Østen var der kun faa af, og Raten svingede mellem 9/10 $\frac{1}{2}$ og 16/6 til Colombo, 9/3 og 15/6 til Bombay og 14/9 og 16/6 til Singapore, hvilket er ikke saa lidt højere end i 1911. Derimod var der svært Liv i den lokale Kultrade i Østen, særlig under Strejken i England, og der betaltes glimrende Rater, f. Eks. fra Kalkutta 14/6 à 18/6 til Colombo, 19/ Port Sudan, 21/9 Suez.

Sortehavet etc. var underkastet meget store Svingninger, hvortil Hovedgrunden ligger i de politiske Forhold. Da Krigen i Oktober brød ud mellem Balkanstatene og Tyrkiet, og det befrygtedes, at Stormagterne ogsaa kunde blive draget aktivt med ind i Krigsbegivenhederne, hvilket dog heldigvis blev undgaaet, opstod der en ligefrem ophidset Efterspørgsel efter prompt Tonnage, og der betaltes saa høje Rater, som ikke er set siden 1889. Sindene faldt dog nogenlunde hurtigt til Ro, og fra Slutningen af Oktober gik Raterne gradvis og i et ret skarpt Tempo igen ned ad Bakke og faldt i Løbet af c. én Maaned til under Halvdelen af Højderaterne. For store Baade fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson betaltes de tre første Maaneder for Korn mellem 10/ og 12/ til udsøgt Havn, i April og Maj mellem 12/ og 14/, i Juni og Juli mellem 9/ og 11/, hvorefter de gradvis steg, indtil der i Oktober blev betalt op til 25/ à 26/, men saa kom Faldet, og ultimo November ser vi 12/ og ved Aarets Udgang omkring 10/3. Efter lignende Forhold stillede Svingningerne sig fra andre Pladser, og der betaltes for mindre Baade fra forannævnte Pladser paa Basis N. C. mellem 9/6 og 27/, fra Sulina mellem 8/9 og 25/, fra Donauen

mellem 10/ og 24/ og fra Azow mellem 10/3 og 27/. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark gjordes en meget betydelig Forretning næsten hele Aaret igennem, og Fragterne svingede fra 1. Januar til Begyndelsen af Juni mellem 15/6 og 17/. Basis én Lossehavn, i anden Halvdel af Juni var de helt nede paa 13/3, sliger derefter til 18/ à 19/ pr. August—September. 24/ primo Oktober, c. 25/ medio Oktober og var ved Aarets Udgang paa c. 17/. Saltraterne fra Eupatoria til russisk Østersøhavn svingede mellem 15/ (i April) og 20/ (i August). I 1911 svingede disse Saltfragter kun mellem 11/ og 12/6. I Aarets første og sidste Maaneder fandt der iøvrigt ingen Saltbefragtninger Sted. For Erts fra Poli betalles lavest 11/ til Rotterdam, Antwerpen eller Middlesbro (i Juni), højest 26/6 (i Oktober).

Middelhavet. De første 6—7 Maaneder af Aaret var nærmest sløje med Hensyn til hjemgaaende Beskæftigelse, og Raterne holdt sig paa et saa middelmaadigt Niveau, at mange Dampere, som lossede i den vestlige Del, hovedsagelig i Januar og Februar, enten returnerede i Ballast op til Wales, hvilket paa Grund af de høje Kulfragter lønnede sig bedre end at laste Erts etc., eller sendtes ballastet til Østen, Sortehavet eller over til Staterne. I Aarets sidste 5—6 Maaneder laa Forholdene imidlertid helt anderledes gunstigt, idet der var stor Rigelighed paa Laster, og selv Ertsbefragterne, som ellers udmærker sig ved at betale meget smaa Fragter, maatte bide i det sure Æble og gaa ind paa Redernes Forlangender, da de ellers ingen Tonnage havde faaet, thi der var nok af andre Ting at faa. Svingningerne i Fragtraterne er som Følge af de forannævnte Forhold derfor ret betydelige, og selv tagende de lavere Satser i Betragtning for Returlasterne har Rundtur-Sejladser paa Middelhavet dog været langt mere lønnende end i noget andet Aar siden 1900, takket være de gennemgaaende fine Kulfragter udefter. For Bomuldsfro fra Aleksandria betalles i Aarets første 2—3 Maaneder og i December mellem 9/6 og 10/ Hull. 10/ og 10/6 London, men i September betalles henholdsvis 13/ og 13/6, i Oktober op til 16/ à 16/6, medens samtidig Raten Basis U. K. eller Kontinentet f. Ordre løb helt op til c. 18/. Det laveste i 1911 til Hull og London var 7/ og 7/6, det højeste 10/6 resp. 10/9. Fra Smyrna-Distriktet svingede Raten til U. K. eller Kontinentet mellem 11/ og 18/6 pr. Ton Dødvægt. For Esparto bevægede Fragterne sig mellem 12/ og 20/ fra Syds Spanien eller Nordafrika til Firth of Forth. Ertsfragter sluttes jo paa mange forskellige Betingelser og Certepartier, men Basis »fri Despatch« betalles lavest og højest 5/3 og 6/3 Algier/Cardiff eller Newport, 5/ og 7/ Rotterdam, 5/9 og 7/9 Almeria/Rotterdam, 6/9 og 8/ Karthagena/Middlesbro, 7/7½ og 9/ Portman/Maryport, 7/6 à 9/ Grækenland/Rotterdam eller Middlesbro. Fra Huelva paa »Tinto terms« betalles mellem 5/6 og 7/9 til Rotterdam, 6/1½ og 7/7½ Mersey, 9/6 og 11/6 nordlig U. S. Havn, Bilbao fragtede særdeles livligt til gennemgaaende lønnende Rater, f. Eks. mellem 4/ og 7/ til Cardiff, 5/3 og 7/3 Glasgow, 4/7½ og 7/9 Middlesbro, 4/6 og 7/4½ Rotterdam, 4/9 og 7/3 Tynen, men det var kun en meget kort Periode (April og tiidels Maj), at Fragterne var nede paa det lave Niveau. Oljekager fra Marseille skihedes næsten over hele Aaret til Fragter varierende mellem c. 14/ og 18/ Basis tre Lossehavne i Danmark eller Sverig for 1.200—1.500 Tons Baade. I Fragtsæsonen fandt en Mængde Dampere god Beskæftigelse i Frugtarten paa Lumpsum eller Timecharter, og i Efteraaret betalles særdeles fine Fragter for Vintermaanederne, saaledes f. Eks. op til 7/ à 8/ Dødvægt. — Kulfragterne var høje hele Aaret igennem undtagen lige efter Kulstrejkenes Ophør i April, men allerede i Maj havde de rettet sig ganske betydeligt. Tager vi Hovedpladser som Genua eller Savona, da betalles der fra Østkysten ved Aarets Begyndelse c. 10/9, allerede sidst i Januar overskrides 12/, og i Februar ser vi 13/ à 13/6, men saa kommer Strejken. Efter dennes Ophør akcep-

teredes helt ned til 7/ ja i enkelte Tilfælde endog ned til 6/6 for store Baade, men allerede omkring 20. Maj er Raten gradvis kommen op til 12/6. Med Svingninger op og ned betalles derefter Resten af Aaret mellem 10/6 (primo Juli) og 13/9, som naaes i Begyndelsen af November, og ved Aarets Udgang er Raten omtrent den samme som ved Aarets Begyndelse. Paa lignende Maade svingede Raterne til andre Pladser, og fra Tynen etc. betalles 6/11 og 11/6 Lissabon, mellem 5/9 og 10/4½ Gibraltar, 7/1½ og 11/6 Algier, 10/ og 14/ Barcelona, 9/6 og 12/6 Marseille, 6/10½ og 13/9 Genua eller Savona, 7/9 og 14/ Palermo, 8/3 og 16/ Venedig eller Ancona, 9/6 og 13/ Piræus, 8/6 og 11/ Konstantinopel, 10/6 og 14/6 Aleksandria, 8/6 og 12/4½ Las Palmas eller Teneriffa. Fra Cardiff eller Newport svingede Raterne mellem 5/ og 10/ til Lissabon, 6/ og 10/ Gibraltar, Frcs. 7½ og 15 Algier, 8 og 15½ Oran, 8 og 16 Marseille, 7/ og 14/6 Genua eller Savona, 7/ og 14/ Neapel, 7/6 og 14/9 Sicilien, 7/9 og 15/9 Venedig, 7/ og 9/ Piræus, 7/ og 13/9 Port Said.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 16. Januar 1913.

Olje til Dæmpning af Bølger. At visse Oljer med Held kan anvendes til Dæmpning af Bølgerne paa et oprørt Hav er jo ret bekendt, idet en jævn, men dog ikke overdreven stor Tilførsel af Olje paa Søen hurtigt breder sig og danner en tynd Hinde paa Vandets Overflade, der virker dæmpende paa Søen, og saaledes i Reglen formaar at hindre Dannelsen af farlige Braadsøer i Nærheden af et Skib. I Tidens Løb er der jo fremkommet forskellige Beretninger fra Skibsførere, som med Held har anvendt Olje til Bølgedæmpning, naar deres Skib har været udsat for meget haardt Vejr. Dette simple Middel har ogsaa vundet officiel Anerkendelse, idet det baade hos os og i udenlandske Handelsmariner er paabudt, at et Skibs Redningsbaade skal være forsynet med et vist Kvantum Olje til dette Brug.

De mange Søulykker, som er hændet, under den sidste svære Julestorm, med flere baade danske og udenlandske Skibe, derimellem Tabet af Dampskibet »Volmer« og en Mand dræbt af en Bølge i et andet dansk Skib, bringer uvilkaarlig Tanken hen paa Anvendelsen af Olje til Dæmpning af Søernes Magt. Naar dette Middel næppe endnu har fundet den Udbredelse, som det sikkert fortjener, er Grunden maaske den, at et praktisk og økonomisk Apparat til Spredning af Oljen ikke har været tilstrækkelig kendt. Et saadant skal imidlertid nu findes, og omtales, ledsaget af Tegninger, i det tyske nautiske Tidsskrift »Hansa« af 24. Februar f. A. af Skibsfører R. Karlowa, nemlig Couves Automatic Wave Subduer.

Apparatet bestaar af en Oljebeholder, der er anbragt indenbords i Nærheden af Skibets Bov. Fra denne fører to smaa Rør ud igennem Skibets Klædning tæt ved Vandlinien, et paa hver Side af Stævnen. Naar Apparatet er fyldt med Olje virker det, naar man aabner for Rørenes Hane, automatisk og spreder Oljen jævnt enten gennem det ene eller det andet Rør, eller gennem begge, eftersom Forholdene kræver det. Oljeforbruget kan anslaaes til c. to à tre Liter i Timen pr. Hane.

Kaptajn Karlowa udtaler sig i høj Grad rosende om »Couves Automatic Wave Subduer« og om Virkningen af Olje paa en oprørt Sø, men han føjer til, at de Fordringer, som man kan stille til Oljens beroligende Virkning, dog bør holdes indenfor rimelige Grænser. Den bedste Olje kan ikke gengive et ustabil Skib Stabiliteten, og lige saa lidt kan Olje dæmpe svære Brændinger, som f. Eks. saadanne, som kan staa ved Scilly Øerne, skriver

Kaptajnen. Ligeledes advarer han mod Brugen af Olje, som ikke egner sig til dette Brug, navnlig saadanne Oljer som storkner, naar de kommer i Berøring med det kolde Vand.

Stor Søulykke. London, den 13. Januar. Til Lloyds telegraferes fra Aberdeen: Dansk Damper »G. Koch«, tilhørende Dampskibsselskabet Fionia i Odense, paa Rejse fra Kristiania til Burntisland, er strandet tidlig Søndag Morgen ved Girdleness. Skibet blev meget hurtigt knust af Søerne. 12 Mand af Besætningen, deriblandt Kaptajnen, blev reddet, men syv Mand druknede.

De syv Mand, der druknede ved »G. Koch«s Forlis, er:

1. Styrmand Palm. Dragør, 2. Styrmand Møller. Tømmerby i Jylland. Maskinassistent H. P. Bager, Marstal, Kok Hoffmann, Matros Johanson, Matros Chr. Petersen og Matros Vilhelm Hansen.

Kok Hoffmann var ikke paamønstret i Kjøbenhavn, og man ved derfor ikke noget nærmere om ham. Matros Johanson er Svensker. Om Matros Chr. Petersen vides det, at han er født i Byen Slesvig. Matros Vilhelm Hansen var ugift og hjemmehørende i Kjøbenhavn.

(»Ritz. Bur.«).

Ny Damper til Ruten Kjøbenhavn—Aalborg. Aalborg, den 8. Januar. Bestyrelsen for Det forenede Dampskibsselskab har vedtaget at lade bygge en ny moderne Damper til Ruten Kjøbenhavn—Aalborg. Den ny Damper skal være færdig til Foraaret 1914, fra hvilket Tidspunkt der i de fire Sommermaaneder skal være daglig Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Aalborg i begge Retninger.

(»Ritz. Bur.«)

Bjerget Skibsbesætning. (Radiotelegram til Ritz. Bur. fra Motorskibet »Jutlandia«, den 12. Januar Kl. 11⁴⁵ Aften).

»Jutlandia«, der er paa Rejse fra Middlesbro til Antwerpen, har i Eftermiddag 50 Sømil ØSØ. for Middlesbro Bjerget Besætningen, 20 Mand, fra Dampskibet »Hjalmar« af Malmø.

»Hjalmar«, der var paa Rejse fra Grimsby til Malmø med Kul, havde haft haardt Vejr og i Morges ved 4-Tiden faaet Fordækket knust. Skibet havde Slagside og var næsten fyldt med Vand; det menes at være sunket senere.

Danmark og Bulgarien. Under den 10. d. M. har der mellem den danske og den bulgarske Gesandt i Wien fundet en Noteveksel Sted, i Henhold til hvilken Danmark og Bulgarien i Aaret 1913 gensidig tilsikrer hinanden Behandling som mestbegunstig Nation for saa vidt angaar Varer og Skibsfart.

Efterlysning. Da Udenrigsministeriet, i Anledning af, at der til Ministeriet er indbetalt et Beløb for den i Kjøbenhavn den 20. Juni 1858 fødte Sømand Johan Christian Petersen, der i Slutningen af 1911 var forhyret med det her hjemmehørende Dampskib »Kasan«, ønsker at komme i Forbindelse med nævnte Sømand, anmodes enhver, der maatte være i Stand til at give Oplysning om ham eller hans nuværende Adresse, om at henvende sig skriftligt desangaaende til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Meddelelse fra Direktøren for Maskinistundervisningen:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 10 Eksaminander, hvoraf 9 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 117, hvoraf 85 bestod, til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag 29, hvoraf 26 bestod, til Maskinfag 29, hvoraf 28 bestod. Til elektrotekniske Fag indstillede sig 42, hvoraf 39 bestod.

Panamakanalen. Paris, den 14. Januar. En af den franske Regering til Antillerne og Haiti udsendt Kommission, der skulde undersøge Spørgsmaalet om, hvilke Arbejder der burde udføres i Anledning af Panamakanalens Aabning, har nu afgivet Beretning. Det hedder heri, at de Skibe, som skal passere Kanalen, kommer til at gaa ad en Rute, der ligger Nord for Antillerne. Det vil derfor være heldigt at forbedre Havnene ved Point à Pitre paa Guadeloupe og Port de France paa Martinique. De samlede Omkostninger herved anslaaes til 8½ Mill. Frances.

(»Ritz. Bur.«).

Skibsførlis. »Børsen« har ved Henvendelse til »Det nordiske Dampskibsselskab« faaet Bekræftelse paa Rygterne om, at to af Selskabets Skibe skulde være totalt forlist i Udlandet. De to Dampere. »Alexy Mørch« og »Peter Mørch« var bygget henholdsvis i 1883 og 1873, men har kun i 7—8 Aar hørt til Selskabets Flaade. De var begge forsikret, saaledes at Selskabet ikke lider noget direkte Tab.

Bjerget Skib. Marineministeriet har fra Chefen for Fiskeriinspektionsskibet »Beskytteren« under Færøerne modtaget følgende Telegram: »Indbjerget til Kongshavn norsk Bark »Fortuna« af Lillesand, fra Stettin til Buenos Aires. Besætningen, 12 Mand, i Live, stærkt forkomne. Rejsningen over Bord. Hjælpes paa bedste Maade«.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Dardanellerne og Havnene i Lilleasien er erklærede for kolerasmittel.

Inddraget Lystønde. Marineministeriet meddeler, at Fovrfeld Lystønde den 14. ds. er inddraget paa Grund af Is.

Søforhør.

Onsdagen den 8. Januar d. A. Kl. 10½, afholdtes i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Dampskibet »Volmer«s Forlis den 26. December 1912.

Mødt var Skibets Fører Kaptajn T. E. Ørbeck og Matros Ludvig Trociwitz.

Der fremlagdes en af Kaptajn Ørbeck efter Hukommelsen affattet Rapport.

Af Rapporten fremgik, at Skibet afgik fra Swansea om Eftermiddagen Kl. 6 den 24. December f. A. lastet med 1,845³/₂₀ Tons Kul, bestemt for Nizza. Vejret var i Begyndelsen af Rejsen ganske godt, men 2den Juledag den 26. Decbr. om Morgenen, da Skibet befandt sig c. 25 Sm. fra St. Agnes Fyr paa Scilly Øerne, begyndte det at friske op med sydlige Vinde, som stadig tiltog og tilsidst gik over til orkanagtig Storm. Da Stormen stadig tiltog, blev Skibet lagt op mod Søen med Maskinen gaaende skiftevis med halv og fuld Kraft. Vejret forværrede sig stadig, og Kl. 11³⁰ Formiddag rejste der sig en mægtig Braadsø foran Skibet; det var som man saa en mægtig høj Sø og en anden Sø, der krøb op paa Ryggen af den, lige foran Boven af Skibet. Maskinen beordredes

straks stoppet, men Søen faldt lige ned paa Skibet, ituslog Luge Nr. 2 og fyldte Lastrum Nr. 2 med Vand. Der blev gjort alt muligt for at faa Lugen tætnet, den ene Presenning lagdes over efter den anden, men all skyldedes væk af Søen, og flere af Mandskabet blev slaet omkuld af Søen. 1ste Styrmand, der fik slaet et stort Hul i Hovedet, blev pludselig vild og overfaldt Kaptajnen, der maatte tilkalde Hjælp for at faa ham fjærnet og bragt til Køjs i sit Kammer.

For mulig at naa Mounts Bay, forsøgte det at dreje Skibet, hvilket lykkedes. Der styredes nu en Kurs misvisende Øst med fuld Kraft frem, og Nødsignalerne hejstes. Efter at Skibet var drejet rundt, begyndte det at faa Stagside, hvorfor Styrbords Redningsbaad gjordes klar for mulig at redde Livet i denne, hvis Skibet pludselig skulde synke.

Kl. c. 3 Efterm. observeredes en stor Damper forude om Bagbord, og der styredes nu efter den for mulig at faa Assistance fra denne, der ligeledes førte Nødflag. Da det var øjensynligt, at »Volmer« ikke kunde flyde længere, besluttedes det at sætte Bagbords Baad i Vandet, for at Besætningen i denne kunde redde sig over til det andet Skib. »Volmer« blev derfor lagt tværs i Søen med Styrbordside mod denne, og Ordre blev givet til Maskinen om at blæse Dampen ud af Kedlerne, og Mandskabet, der forsynedes med Redningsbælter, blev beordret paa Dækket for at være klar ved Redningsbaadene. Baaden, hvori nogle af Mandskabet havde Plads, blev derefter firet ned, men da den var kommet til at flyde paa Vandet, kæntrede den i et Nu, og alle de deriværende Folk kastedes i Søen. Et Øjeblik efter saas otte Mand klamre sig til Kølen. Kaptajnen, der indsaar, at Skibet kun havde faa Minutter tilbage, sprang derefter — efter forgæves at have opfordret de paa Dækket tilbageblevne Folk til at springe i Søen for mulig at hjælpe Baaden paa ret Køl — selv i Søen, og det lykkedes ham og den Del af Mandskabet, der klamrede sig til Baaden, at faa denne rettet op. Det lykkedes derefter de otte Mand og Kaptajnen at komme op i Baaden, og nogle faa Minutter derefter sank »Volmer«, idet Agterenden løftedes lige i Vejret.

Efter at man forgæves havde spejdet efter de øvrige af Mandskabet, satte man Kurs efter det andet Skib; alle Mand raabte om Hjælp, ligesom Kaptajnen brugte sin Fløjte, uden at det dog lykkedes at vække Damprens Opmærksomhed eller at naa hen til denne. Efterhaanden begyndte Modet hos Mandskabet at tabe sig, hvorfor Roningen lidt efter lidt opgaves. Søen skyllede uafbrudt ind over Baaden, og flere af Mandskabet blev skyllet i Søen, men aller hjulpet ind i Baaden igen. I Løbet af Natten afgik Maskinassistent Petersen ved Døden, derefter døde Maskinmester Christensen, 2den Styrmand Thomsen, 2den Mester Møller, Fyrbøder Ibens og 1ste Styrmand Mikkelsen. Da Ligene kastedes rundt i Baaden, besluttede Kaptajnen at lade dem glide i Søen, efter at han først ved at føle paa deres Hjærte og Hals havde forvissat sig om, at de var døde, og for hver Mand, der saaledes blev overgivet til Havel, bad han en kort Bøn om, at Gud vilde være deres Sjæl naadig. I Løbet af Formiddagen døde den i Swansea paamønstrede Fyrbøder, og der var nu kun tilbage i Baaden Kaptajnen og Matros Trociwitz. De søgte saavidt muligt at holde sig fast i Baaden og samtidig at lildække sig med et i Baaden værende Sejl, og da det den paafølgende Nat regnede stærkt, forsøgte de ved Hjælp af Sejlet at samle noget Regnvand for at slukke Tørsten.

Lørdag Formiddag blev de observeret af et Skonertskib, der henledede en mindre Dampers Opmærksomhed paa dem, og af denne Baad, »Ibis V«, blev de reddet.

Efter at de Mødende havde bekræftet Rapportens Rigtighed og besvaret enkelte yderligere til dem af Reltens Formand rettede Spørgsmaal, sluttedes Søforhøret.

Dieselmotorskibe.

II.

Siden det første danske Dieselmotorskib »Selandia« gik ud paa sin første Rejse i Februar Maaned 1912, har der været en overordentlig livlig Udvikling i Motorskibbyggeriet, og det Held, som fulgte »Selandia« og senere de to Søsterskibe »Christian X« og »Jutlandia«, har yderligere opmuntret Rederne til at forsøge den ny Skibstype.

Der er i Øjeblikket et stort Antal Dieselmotorskibe under Bygning, navnlig i Tyskland og Danmark, og da det sikkert vil være i dette Blads Læseres Interesse at blive holdt à jour med den Udvikling, som denne ny Skibstype er Genstand for, følger nedenfor en Oversigt, baade over de Skibe, som allerede er færdige og i Fart, og over de Skibe, som er under Bygning rundt omkring.

Selandia, som jo var det første store søgaaende Dieselmotorskib, har nu afsluttet sin anden Rejse til Østasien, og all virker stadig tilfredsstillende i dette Skib.

Christian X, som blev købt af Hamburg—Amerika Linien straks efter Skibets Provetur til Kiel i Juni Maaned, har gjort en tilfredsstillende Rejse til Vestindien og er nu over New York vendt tilbage til Hamburg.

Jutlandia, det 3dje Dieselmotorskib som blev afleveret til Østasiatisk Kompagni, og som er et Søsterskib til Selandia, er det første store Dieselmotorskib, som er bygget i Skotland. Det er nu vendt hjem fra sin første Rejse til Bangkok med alt vel om Bord.

Foruden det ovennævnte »Christian X« har Tyskland kun ét stort Skib i Fart, nemlig:

Monte Penedo, som er bygget hos Howaldtwerke i Kiel til Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffart Gesellschaft og havde Provetur d. 24de August 1912.

Skibets Dimensioner er: Længde: 350', Bredde 50', Dybde 27'. Bæreevnen er 6,500 Tons paa 22' 7". Brutto-Tonnagen er c. 4,000 Tons. Den kontraherede Fart er 10,5 Knob og paa Proveturen opnaaedes med ballastet Skib en Fart af 13 Knob.

Maskineriet bestaar af to Stk. enkeltvirkende 2-Takts-Motorer efter Sulzers System. Den samlede Hestkraft er 1,700 og hver Motor har 4 Cylindre 18½" i Diameter. Slaglængden er 26¾" Omdrejningerne 160 pr. Minut. Den samlede Vægt af Maskineriet er kun 150 Tons, medens en Dampmaskine af tilsvarende Størrelse vilde veje c. 400 Tons. Besparelsen i Vægt ved selve Maskinanlægget er altsaa c. 250 Tons.

Skibet er nu sat i Fart mellem New York og Sydamerika.

Toiler, som er bygget hos Swan Hunter Wigham Richardson i Newcastle til The Canadian Lake Co. i Montreal er stadig i Fart, og alt synes at arbejde tilfredsstillende. Den er som bekendt udstyret med svenske »Marine Polar« 2-Takts Motorer.

Calgary, som er et Søsterskib til »Toiler«, er fornylig ankommen til Quebec efter en meget heldig Overrejse fra Newcastle. Det er ligeledes bygget hos Swan Hunter Wigham Richardson.

Skibets Dimensioner er: Længde 248', Bredde 42' 6", Dybde 19', Bæreevnen er 2,400 Tons paa 14'. Farten er ligesom »Toiler« meget moderat, kun 7,5 Knob. Maskineriet bestaar af to Stk. Marine Polar Motorer paa i alt 520 BHK; hver Motor har 4 Cylindre paa 290 mm Diameter. Slaglængden er 430 mm. Omdrejningerne 250.

Foruden de to sidstnævnte Skibe sejler der endnu to Dieselmotorskibe under engelsk Flag, nemlig:

Evastone, som er bygget hos Sir Raylton Dixon & Co. Ltd. i Middelsbro til Furness Whitty & Co. Ltd.

Skibets Dimensioner er: Længde 276', Bredde 40' 6". Bæreevnen er 3,100 Tons. Farten er 10 Knob. Det er i Modsætning til alle de tidligere nævnte Skibe et enkeltskruet Skib og Maskineriet, som er bygget af Richardson Westgarth & Co., Middelsbro, bestaar af ét Stk. 2-Takts enkeltvirkende Motor af »Carel«-Typen med 4 Cylindre paa 20" Diameter. Slaglængden er 36½".

Fordonian, som bygges paa Clyde Shipbuil-

ding & Engineering Co. i Port Glasgow til J. W. Norcross & Co. i Toronto.

Dimensionerne er: Længde 250', Bredde 42' 8", Dybde 16' 10". Maskineriet bestaar af ét Stk. 2-Takts »Carel«-Motor paa 800 BHK.

Foruden de fire ovennævnte engelske Skibe findes der imidlertid en anseelig Flaade af Motorlægtene, d. v. s. Fartøjer med en Bæreevne der varierer fra 140 Tons til 400 Tons. De anvendes navnlig til Kystfart langs Skotland og mellem Skotland og Irland.

The Coasting Motor Shipping Co. Ltd. i Glasgow ejer saaledes i alt 16 Fartøjer med følgende Bæreevne: 8 Stk. paa 140 Tons, 1 Stk. paa 230 Tons, 3 Stk. paa 270 Tons, 1 Stk. paa 350 Tons og 3 Stk. paa 400 Tons. De er alle bygget af Staal og forsynet med én Skruer. Det er navnlig Bolinders Motor fra Stockholm af den saakaldte »Semi Diesel«-Type, som anvendes i disse Smaafartøjer.

I Holland, hvor som bekendt det første Dieselmotorskib *Vulcanus* er bygget, er der foruden dette Skib, som fornylig har fuldendt en Rejse fra Aden til Sabang i ét Træk uden at stoppe, to Motorskibe i Fart, nemlig:

Sembilan, som er bygget hos Nederlandsche Scheepsw M. Amsterdam til Konichlijke Paketvaart M. i Amsterdam.

Skibets Dimensioner er: Længde 152', Bredde 26', Dybde 9' 6", Bæreevnen er 250 Tons paa 7'. Farten er 8 Knob.

Maskineriet, som er bygget af Nederlandsche Fabrik van Werkingen en Spoorweg Materiel i Amsterdam, bestaar af én 4-Takts enkeltvirkende Motor af »Werkspoor«-Typen (samme som i »Vulcanus«). Der er 6 Cylindre paa 15 $\frac{3}{4}$ " Diameter, Slaglængden er 23 $\frac{3}{4}$ ". Omdrejningerne er 180.

Juno, som er bygget i Amsterdam til The Anglo Saxon Petr. Co.

Dimensionerne er: Længde 258', Bredde 43', Dybde 20'. Bæreevnen er paa 18' Dybgang 2,700 Tons. Farten med lastet Skib er 10 Knob.

Maskineriet bestaar af ét Stk. 4-Takts enkeltvirkende »Werkspoor«-Motor med 6 Cylindre, hver paa 560 mm Diameter og 1,000 mm Slaglængde; med 140 Omdrejninger i Minuttet er BHK. i alt 1,100. Vægten af dette Maskineri er c. 190 Tons.

I Frankrig er foreløbig ingen Dieselmotorskibe i Fart, derimod findes der to store Sejlskibe, som benytter Dieselmotorer som Hjælpemaskineri.

I *France*, en Staalbark, som er bygget hos Chantiers de la Gironde, Bordeaux, til Leblanc-Leroux & Co. i Rouen.

Skibets Dimensioner er: Længden 390' 3", Bredden 57' 4", Dybden 28' 3". Bæreevnen er 6,500 Tons paa 23' 8".

Dets Maskineri bestaar af to Stk. 4-cylindrede 2-Takts Motorer af »Carel«-Typen paa tilsammen 1,800 BHK. Diameteren af Cylindrene er 17 $\frac{3}{4}$ ". Slaglængden 22". Motorerne er bygget af Firmaet Schneider & Co.

Queville, som er bygget hos Chantiers & Normandie i Rouen til samme Redere som ejer *France*.

Dimensionerne er: Længden 303' 6". Bredden 45' 3", Dybden 26' 7". Bæreevnen er 3,900 Tons.

Maskineriet, som kan give Skibet en Fart af 6 $\frac{1}{2}$ Knob, bestaar af to Stk. 2-Takts enkeltvirkende Motorer af »Augsburg-Nürnberg«-Typen. De er bygget af Auguste Normand i Havre, og Hestekraften er i alt 600.

I Rusland findes der en stor Flaade af Dieselmotorskibe, som allerede i flere Aar har sejlet paa det kaspiske Hav og Volgafloden. Det er for en stor Del store Skibe, som i enhver Henseende maa stilles lige med de tidligere nævnte søgaende Dieselmotorskibe.

Nobel Bro's ejer nu ialt 19 Skibe med en Bæreevne, der varierer fra 160 Tons til 5,000 Tons. Deres første Skib, *Wandal*, blev bygget allerede i 1903 og har siden sejlet til Rederiets fulde Tilfredshed.

»Waldal«s Dimensioner er: Længden 244' 6". Bredden 31' 9". Bæreevnen er 800 Tons paa 6' Dybgang.

E. M. Nobel og *K. W. Hagelin*, begge bygget i 1910, er andre af Nobel Bro's Flaade.

Deres Dimensioner er: Længden 380', Bredden 46', Dybden 16' 6". Farten er 12 Knob.

Maskineriet bestaar af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende Motorer af »Kolonna«-Typen, paa i alt 1,200 BHK. med 150 Omdrejninger. Hver Motor har 4 Cylindre paa 19 $\frac{1}{4}$ " Diameter, medens Slaglængden er 29". Baade Skrog og Maskiner er bygget hos Kolonna Maskinfabrik.

Medens de ovennævnte russiske Skibe alle er Tankbaade, findes der ogsaa Dieselmotorskibe til Passagerfart og Stykgods, nemlig *Zoroaster* og Søsterskibet *Gallilei*. De sejler begge paa Volgafloden og ejes ligeledes af Nobel Bro's i St. Petersburg.

Dimensionerne er: Længden 270', Bredden 33' 9" og Dybden 20'. Bæreevnen er 2,000 Tons paa 15' Dybde. Farten er 12 Knob. Maskineriet bestaar af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende Motorer med ialt 1,000 BHK. ved 200 Omdrejninger.

Disse Skibe er ligeledes bygget hos Kolonna Maskinfabrik.

Endelig findes der paa Volgafloden en speciel Type, som bør nævnes i denne Forbindelse, nemlig de store Hjulslæbebaade, som drives af Dieselmotorer.

En typisk Baad er *Welikaross*, som er 188' lang, 32' 6" bred og 3' 6" dyb.

Maskineriet bestaar af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende Motorer, hver paa 400 BHK. ved 200 Omdrejninger af Motoren. Hjulenes Omdrejningstal er c. 35.

Betragter vi dernæst, hvad der i Øjeblikket er under Bygning, viser det sig, at et meget stort Antal Skibe er saa vidt fremme, at de i Løbet af nogle Maaneder vil være sejlklare; det viser sig ogsaa, at Tyskland vil blive den førende Nation med Hensyn til Motorskibe, medens Holland og Danmark følger smukt efter.

I Tyskland er for Øjeblikket følgende Skibe under Bygning:

Et Motortankskib hos J. Frericks & Co. i Osterholz-Scharmbeck til Petroleum Steamship Co.

Skibets Dimensioner er: Længden 387', Bredden 51' 6", Dybden 30' 3". Bæreevnen er 7,200 Tons. Farten er 11 Knob.

Maskineriet bestaar af to Stk. 2-Takts dobbeltvirkende Motorer af »Junkers«-Typen, hver paa 1,100 BHK.

Frericks & Co. har endvidere endnu et Tankskib under Bygning til German Oil Import Co.

Dets Dimensioner er: Længden 295', Bredden 44'. Bæreevnen er 4,000 Tons paa 21' 4" Dybgang.

Maskineriet bestaar af to Stk. 2-Takts dobbeltvirkende Motorer af »Junkers«-Typen. Hver Motor har 4 Cylindre med en Diameter af 390 mm og Slaglængden er 450 mm. Hver Motor udvikler 650 BHK. ved 180 Omdrejninger.

Til Hamburg—Amerika-Linien bygges hos Firmaet Weser i Bremen et Motorskib ved Navn *Primus*.

Skibets Dimensioner er: Længden 353' Bredden 50', Dybden 26'. Bæreevnen er 6,000 Tons paa 22' 6" Dybgang. Farten skal være 10 Knob.

Maskineriet bestaar her, ligesom i de to ovennævnte Skibe hos Frericks & Co., af to Stk. 2-Takts dobbeltvirkende Motorer af »Junkers«-Typen. Hver Motor har 3 Cylindre paa 15 $\frac{3}{4}$ " Diameter. Slaglængden er ligeledes 15 $\frac{3}{4}$ ", og hver Motor præsterer 800 BHK. ved 120 Omdrejninger. Disse Motorer bygges af Weser-Selskabet selv.

Krupps Germaniavarft i Kiel har ialt tre store Tankbaade i Arbejde for Deutsch—Amerikanische Petroleum Gesellschaft i Hamburg.

Det største Skib, som i disse Dage er sat i Vandet, har følgende Dimensioner:

Længden 525', Bredden: 66' 3", Dybden 33' 6". Bæreevnen er 14,000 Tons. Farten er beregnet til 10 Knob.

Maskineriet bestaar af to Stk. 2-Takts enkeltvirkende Motorer af »Krupp«-Type, hver paa 6 Cylindre med en Diameter af 22 $\frac{1}{2}$ ". medens Slaglængden er 39 $\frac{1}{2}$ ". Den samlede Hestekraft er 3,500 BHK. ved 140 Omdrejninger.

De to mindre Skibe har følgende Dimensioner:

Længden 400', Bredden 53', Dybden 32' 4". Bæreevnen er 7,800 Tons paa 25' 3" Dybgang. Farten er 10 $\frac{1}{2}$ Knob.

Maskineriet bestaar, som i den større Baad af to Stk. 2-Takts enkeltvirkende Motorer af »Krupp«-Type; hver Motor har 6 Cylindre

med en Diameter af 18 $\frac{3}{4}$ "", medens Slaglængden er 31 $\frac{1}{2}$ ". Den samlede Hestekraft er 2,300 BHK. ved 140 Omdrejninger.

Rolandseck er Navnet paa et mindre Motorskib, som Hansa Linien i Bremen lader bygge hos G. Tecklenborg i Bremen. Det er i Modsætning til de øvrige tyske Baade nu under Bygning en enkeltskruet Baad af følgende Dimensioner:

Længde 275', Brede 40', Dybde 18'. Bæreevnen er 2,600 Tons paa 18' Dybgang.

Maskineriet bestaar af ét Stk. 2-Takts enkeltvirkende Motor af «Carel»-Type med 6 Cylindre, hver paa 500 mm Diameter. Slaglængden er 900 mm. Hestekraften er 1,500 BHK. ved 130 Omdrejninger. Farten er beregnet til 11 $\frac{1}{2}$ Knob.

Skibet er omtrent færdigt og vil i nærmeste Fremtid blive afleveret.

Endelig bygges der paa Reicherstieg Værftet i Hamburg til Deutsch—Amerikanische Petroleum A. G. i Hamburg en stor Tankbaad med følgende Dimensioner:

Længde: 404', Brede 52' 5 $\frac{1}{2}$ ", Dybde 29' 6". Bæreevnen er 7,500 Tons paa 23' Dybgang.

Den forsynes med et Maskineri paa to Stk. 2-Takts enkeltvirkende Motorer af «Carel»-Typen; hver Motor har 6 Cylindre med en Diameter af 23 $\frac{1}{2}$ " Slaglængden er 43 $\frac{1}{2}$ " og den samlede Hestekraft er 1,800 BHK. ved 100 Omdrejninger.

Begge Motorerne hertil er allerede prøvet i Værkstedet og Skibet ventes afleveret i Begyndelsen af 1913.

(Fortsættes.)

Navigationsvæsnets og Søværingsvæsnets Ordning.

(Slutning af Lovforslaget om Søværingen.)

5te Kapitel.

Midlertidige Bestemmelser.

§ 32.

De forinden Ikrafttrædelsen af Søværingsloven af 25. Marts 1892 erhvervede Søværingsbeviser hjemle deres Indehavere samme Ret som hidtil.

De i Henhold til nævnte Søværingslov erhvervede Søværingsbeviser hjemle deres Indehavere lige Ret med de i nærværende Lov omhandlede Beviser med samme Betegnelse. Bevis som Fiskeskipper i Henhold til Søværingsloven af 25. Marts 1892 anses at svare til Bevis som Fiskeskipper af 1ste Klasse i Henhold til nærværende Lov.

Den, der har Bevis som Styrmand i Henhold til Søværingsloven af 25. Marts 1892, har Ret til indenfor et Tidsrum af 10 Aar fra nærværende Lovs Ikrafttræden at erhverve Bevis som Skibsfører, naar han opfylder de i nærværende Lovs § 8 under Litra a og e—f ommeldte Betingelser. Efter Udlobet af den nævnte Periode kan saadant Bevis ej erhverves uden særlig Tilladelse af Ministeren for Handel og Søfart.

Lige Ret med den i det foregaaende Stykke af denne Paragraf ommeldte tilkommer den, der paa fyldestgørende Maade godtgør, at han forinden nærværende Lovs Ikrafttræden opfyldte Betingelserne for at erhverve Bevis som Styrmand i Henhold til Søværingsloven af 25. Marts 1892.

Den, der uden at være i Besiddelse af egentligt Søværingsbevis paa fyldestgørende Maade godtgør, at han forinden nærværende Lovs Ikrafttræden lovlige har gjort Tjeneste som Dæksbefalingsmand, Maskinmester eller ved Pasning af Maskiner (Motorer) under Forhold, hvor der nu udkræves saadant Bevis, kan af Ministeren for Handel og Søfart erholde Tilladelse til fremdeles at udøve den af ham hidtil drevne Næringsvej i samme Omfang som tidligere.

§ 33.

Den, der efter Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 eller efter Lov om Eksaminer for Maskinister af samme Dato har bestaaet nogen af efternævnte Eksaminer, den almindelige Styrmandseksamen, Sætteskipperprøven, Fiskeskipperprøven, den almindelige Maskinisteksamen eller Maskinpasserprøven, skal indenfor et Tidsrum af 5 Aar efter nærværende Lovs Ikrafttræden anses at opfylde dennes Krav om bestaaet Eksamen henholdsvis i § 9 Litra b., § 7 Litra b., § 17 Litra b. nemlig, for saa vidt angaar Kravet om bestaaet Sætteskipperprøve, §§ 12 og 13 Litra a. for saa vidt angaar Kravet om bestaaet almindelig Maskinisteksamen, og § 11 Litra a.

Ministeriet for Handel og Søfart bemyndiges til i 3 Aar efter nærværende Lovs Ikrafttræden at meddele Dispensation fra Kravet om Haandværksprovns Afæggelse.

§ 34.

Den, der i Henhold til de midlertidige Bestemmelser i Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. maatte have erholdt Adgang til og bestaaet nogen af de i nævnte Lov omhandlede Eksaminer uden at være i Besiddelse af den fulde Søfart, som i denne er foreskrevet for Adgang til vedkommende Eksamen, har Ret til at erholde det til Eksamen svarende Søværingsbevis efter nærværende Lov, uanset den i §§ 6, 7 og 9 foreskrevne Rækkefølge af Betingelserne for Opnaaelsen af dette.

Samme Ret har den, der efter at være udgaaet fra eller have bestaaet Prover ved Søværnets Kadetskole maatte have erlerveret Eksamensbevis for Styrmandseksamen, den almindelige eller den udvidede Skibsførereksamen i Henhold til kongelig Anordning udstedt i Medfør af Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m.

Til foranstaaende Udkast er af O. Mortensen stillet følgende

Ændringsforslag:

§ 4, 2det Stykke, ændres til:

»Er Motorens Hestekraft over 100, eller er Fartøjets tilladte Passagerantal over 250, gælder . . .«

§ 5 ændres til:

»Paa Dampskib med Maskine af ikke over 100 H. K. samt paa ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende af indtil 500 H. K., skal til at passe Maskinen være ansat i det mindste een Mand, der har Bevis som Maskinpasser.

Paa dansk Dampskib med Maskine af over 100 og indtil 500 H. K. og paa Passagerdampskibe, hvis højeste tilladte Passagerantal er over 250, men ikke over 500 i begge Tilfælde i Fart Øst for Linien: Lindesnes-Texel, dog for Østersøens Vedkommende ikke nordligere end den 58de Breddegrad samt paa ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende med Maskiner paa 500 H. K. og derover, skal være ansat i det mindste een Maskinmester af 2den Klasse, udenfor ovennævnte Fart skal om Bord være ansat Maskinmestere af 2den Klasse.

Paa dansk Dampskib med Maskine paa 500 H. K. og derover og paa Passagerdampskibe, hvis højeste tilladte Passagerantal er over 500, skal være ansat i det mindste een Maskinmester af 1ste Klasse og een Maskinmester af 2den Klasse. Gaar saadanne Dampskibe i Fart paa Middelhavet, Island eller fremmede Verdensdele, skal om Bord være ansat yderligere mindst een Maskinmester af 2den Klasse.»

§ 10, sidste Stykke, ændres til:

»Saadant Bevis giver, i Overensstemmelse med de i § 4 nævnte Regler, Ret til at være Motorpasser i danske Fartøjer med Motor af indtil 100 H. K.«

§ 11, sidste Stykke, ændres til:

»Saadant Bevis giver, i Overensstemmelse med Reglerne i § 5, 1ste Stykke, Ret til at være Maskinpasser i danske Dampskibe med Maskine af ikke over 100 H. K. samt i ikke selvbevægende Uddybningsmaskiner, Sandgravere, Dampkraner og lignende af ikke over 500 H. K.«

§ 12 udgaaer.

§ 13 ændres til § 12 og samme Paragrafs Litra b. ændres til:

»At han har faret mindst 12 Maaneder som Maskinpasser. Jfr. § 11, eller har forrettet Tjeneste som Medhjælper ved Maskinen i søgaaende Dampskib i Part i mindst 24 Maaneder.«

§ 23, sidste Stykke, udgaaer.

I § 24, i 2den og 3die Linie udgaaer Ordene:

»Tillige at have Bevis som Maskinmester af 3die Klasse.«
Samme Paragrafs 5te Stykke udgaaer.

Fragtmarkedet.

Af de hjemgaaende Markeder ligger Sortehavet bedre, idet der sidst betalles 6 d. à 1/ mere pr. Unit end for en Uge siden, og La Plata maa ogsaa nærmest betragtes som lidt gunstligere for Rederne. I hvert Fald blev der gennemgaaende betalt en Smule højere Rater, og selv om dette Marked mere end noget andet svinger fra Dag til Dag, er Undertonen dog fast. Andre hjemgaaende Markeder viser ingen nævneværdige Forandringer, men for Kulfragternes Vedkommende er at bemærke, at de ad Middelhavet til synes at have opadgaaende Tendens: til Østersøen ligger de omtrent uforandret og til Sydamerika lidt svagere. Der er ingen Mangel paa Laster i nogen Retning, men det er meget vanskeligt at skaffe Lastetørn for prompt Tonnage. Der blev sluttet i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Ris fra Birma 33/ O. C. 32/6 Holland pr. Februar. En 6,000 Tons Baad sluttedes 32/3 for rensel Ris Rangoon/Hamburg direkte. Bombay/U. K. eller Kon-

No. 1709. Japan, Inland Sea. Kobe approach—Existence of a wreck. Position. — At a distance of 5¹/₁₀ cables 209° (S. 34° W. Mag.) from Wada misaki lighthouse. Lat. 34° 38¹/₂' N., long. 135° 10¹/₂' E.

Description. — Wreck with two masts showing above water.
Variation. — 5° W. (Notice No. 1709 of 1912, dated 18th December.)

Charts affected. — No. 2265, Kobe and Hyogo bays. No. 16, Kobe and Osaka. No. 3566, Izumi nada and Harima nada. No. 2875, Naikai (Inland sea).
Publication. — Japan, Korea, &c., 1904, page 422.

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er relaterende (hvor det er ønskeligt, tilløjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr- og Fortegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Fortegnelse over **Fyr og Taagesignal-Stationer** i Kongeriget Danmark med Bilande 1913. Slutted den 1ste Januar 1913. Pris: Kr. 0.50.

Samtidig er »Fortegnelsen over Fyr- og Taagesignal-Stationer 1911« annulleret; Opmærksomheden henledes paa, at Henvisningerne frentidig refererer til den ny Fortegnelse.

I. Østersøen.

60. Sverrig. Falsterbo WSW. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Galeasen »Anna«, som laa 5¹/₂ Sm. NW. t. W. fra Falsterboret Fyrskib, er uskadeliggjort og Vraglystønden inddraget. En Vragprik bliver staaende ved Vraget indtil videre. Mindste Dybde over Vraget er 11 m. Fyrskibet: 55° 17' 37" N. 12° 47' 15" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3047. Kjøbenhavn 1912.)

61. Finland. Bottniske Bugt. Santosenkari. Oplysning om Fyr. Santosenkari Lynfyr viser To-Lyr hver 5 Sek. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 305 ^o til 311 ^o ;
2. hvidt i — — — — — 311 ^o — 312 ^o ;
3. rødt i — — — — — 312 ^o — 340 ^o ;
4. grønt i — — — — — 340 ^o — 352 ^o ;
5. hvidt i — — — — — 352 ^o — 358 ^o ;
6. rødt i — — — — — 358 ^o gennem 0 ^o til 53 ^o ;
7. grønt i — — — — — 53 ^o til 105 ^o ;
8. hvidt i — — — — — 105 ^o — 108 ^o ;

med 1 opadvendt, rød KØst. c. 65° 06' N. 25° 02' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2263. Kjøbenhavn 1911.)

62. Rusland. Nekman Grund. Fyrskib midlertidig udlagt. Søfarschef Fyrskib er midlertidig udlagt ved Nekman Grund. c. 59° 05¹/₂' N. 22° 12¹/₂' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 28. Kjøbenhavn 1913.)

63. Lyserort. Fyrskib atter udlagt. Lyserort Fyrskib er atter udlagt. 57° 38¹/₂' N. 21° 36¹/₂' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 29. Kjøbenhavn 1913.)

64. Tyskland. Stettiner Haff. Fyrskibe inddraget. Ildøge Telegram fra Stettin er Fyrskibene Elb und Boek. 53° 49' 45" N. 13° 59' 43" E., og Wotzig. 53° 47' 12" N. 14° 17' 10" E., inddraget.

65. Fehmarnbelt Fyrskib. Taagesignal i Orden. Taagesignal paa Fehmarnbelt Fyrskib er atter i Orden. c. 54° 36' N. 11° 09' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1. Kjøbenhavn 1913.)

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

66. Danmark. Store-Bælt. Fyens E.-Kyst. Nordenhuse. Vrag borttaget. Vraget af Skonneren, som var sunket NE. for Nordenhuse 2^o Sm 61¹/₂ fra Bovense Kirke, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 55° 24' (18") N. 10° 48' (00") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3044. Kjøbenhavn 1912.)

67. Store-Bælt. Kaudshoved-Flak. Lystønde atter i Orden. Knudshoved-Flak Lystønde er atter i Orden. $55^{\circ} 16' (48^{\circ})$ N. $10^{\circ} 31' (48^{\circ})$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 33. Kjøbenhavn 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

68. Kattegat. Østlige-Knold E. Sømærke forandret. I Foråret 1913 ombyttes den røde Spidsstønde Østlige-Knold E. med en rød Væger med rød Slage og 1 opbevendt Kost. Saafrønt Is ikke forhindrer det, vil Omlytningen hvide Søed i Marts. $56^{\circ} 58' (36^{\circ})$ N. $10^{\circ} 47' (30^{\circ})$ E. (Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Løds, Side 255. Søm.-Port., Side 15.)

IV. N.-lige Ishav og Nordøen.

69. Nordøen. Dogger Banke—Korns Rev. Vrag. Paa $c. 55^{\circ} 35'$ N. $6^{\circ} 08'$ E. har Forøret af en Fiskerdamper den 26de December 1912 observeret en Mast $c. 1\frac{1}{2}$ m over Vandet.

70. Danmark. Graadyl. Fovrfeild Lystønde midlertidig inddraget. Fovrfeild Lystønde er inddraget paa Grund af Is. $55^{\circ} 28' (55^{\circ})$ N. $8^{\circ} 24' (06^{\circ})$ E.

71. Tyskland. Jade. Schillinghorn. Fyr permanent. Schillinghorn Fyr, der hidtil har brændt til Forsøg, og som viser hvidt Lys med Tre-Formørkelses hver 16 Sek., brændt nu permanent. $53^{\circ} 43' 09''$ N. $8^{\circ} 02' 16''$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2770. Kjøbenhavn 1911.)

72. Østfrisiske Øer. Nordøen. Doveifet. Aftærkning forandret. De røde Spiritønder i Doveifet er flyttet og ligger nu saaledes: 1) Tønde A paa $53^{\circ} 44' 49''$ N. $7^{\circ} 09' 15''$ E. 2) Tønde B paa $53^{\circ} 44' 25''$ N. $7^{\circ} 09' 02''$ E. 3) Tønde C paa $53^{\circ} 43' 52''$ N. $7^{\circ} 08' 39''$ E. 4) Tønde D paa $53^{\circ} 43' 22''$ N. $7^{\circ} 08' 62''$ E. 5) Andvningstønden Doveifet ligger paa $53^{\circ} 45' 24''$ N. $7^{\circ} 09' 40''$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 3035. Kjøbenhavn 1912.)

73. England. Lowestoft. Paketfeild Gat. Dybde. Lystønde ombyttes. Omtrent den 23de Januar 1913 ombyttes Inner Paketfeild Lystønde med en sort og hvid tærnet Stumpstønde med Knrv som Topbetegnelse. $52^{\circ} 27' 05''$ N. $1^{\circ} 45' 13''$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1859. Kjøbenhavn 1912.)

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

74. England. Dover. Admiralty harbour. Indløb midlertidig spærret. Den 21de Januar 1913 spærres det E.-lige Indløb til Admiralty harbour for $c. 1$ Uges Tid. $51^{\circ} 07\frac{1}{4}'$ N. $1^{\circ} 20\frac{3}{4}'$ E.

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

75. Tysk SW.-Afrika. Swakopmund. Aftærkning forandret. Aftærkningen ved Swakopmund er nu forandret. Fløjteønden ligger i 32 m Vand $4, 5$ m 276° (msv. NW. l. W. $\frac{3}{4}$ W.) fra Swakopmund Fyr. Omtrent paa Fløjteøndens tidligere Plads er udlagt en sort og hvid tærnet Bækstønde med Underandskløkke. Fyret: $22^{\circ} 40' 32''$ S. $14^{\circ} 31' 29''$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2957. Kjøbenhavn 1912.)

VII. Meksikanske Havbugt, Karalibiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

76. Cuba N.-Kyst. Habana. Dybde. Aftærkning. Den lille, sorte cylindriske Tønde, som var udlagt ved Indløbet til Habana Haven $c. 100$ m uden for Punta Tønde, er inddraget. Dybden paa Feliciano Banke er forøget til 8 m og den sorte Spidsstønde Nr. 7, som ligger ved Bankens, er inddraget. Indløbet: $23^{\circ} 03\frac{1}{2}'$ N. $82^{\circ} 21\frac{1}{2}'$ W. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1647. Kjøbenhavn 1912.)

77. Rio de la Plata. Recalada Fyrskib. Karakter forandret. Recalada Fyrskib viser nu hvidt Lys med El-Formørkelses hver 30 Sek., Lys 23 Sek., Mørke 7 Sek. $35^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ S. $56^{\circ} 26\frac{1}{2}'$ W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

78. Italien W.-Kyst. Maurizio. Lystønde udlagt. Lystønden ud for Arhøjpladsen ved Forhængelsen af S.-Molen ved Maurizio Haven er udlagt; den viser rød El-Blink hver 8, 2 Sek., Blink 3, 2 Sek., Mørke 5 Sek. $43^{\circ} 52\frac{1}{2}'$ N. $8^{\circ} 01\frac{1}{2}'$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1827. Kjøbenhavn 1912.)

79. Italien W.-Kyst. Palmaria Fyr. Nødsignal. Fra Fyret paa Øen Palmaria gives Signal for at Havn er paastrængende nedvænig ved at der løyses en sort Ballon. $42^{\circ} 51' 54''$ N. $10^{\circ} 28' 33''$ E.

80. Østerrig-Ungarn. Lissa. Gomisa. Midlertidigt Fyr tændt. Paa en Pæl ved Omflydningsarbejdet ved Forhængelsen af Bolgebyrden ved Gomisa Haven er tændt et hvidt Fyr. Haven: $43^{\circ} 02\frac{1}{4}'$ N. $16^{\circ} 05\frac{1}{4}'$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1703. Kjøbenhavn 1912.)

81. Cattaro Bugt. Perzegno. Fyr forandret. Perzegno grønne, faste Fyr lyser nu Hori-sonten rundt. $42^{\circ} 26\frac{1}{2}'$ N. $18^{\circ} 45\frac{1}{2}'$ E.

82. Tyrkiet. Saloniki. Miner bortryddet. Minerne ud for Indsejlingen til Saloniki er bortryddet. Forpligtelsen til at følge Ledstamperen er ophævet. $c. 40^{\circ} 23'$ N. $22^{\circ} 48'$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 582. Kjøbenhavn 1912.)

83. Dédé Agatch. Fyr atter tændt. Dédé Agatch Fyr er atter tændt. $40^{\circ} 49'$ N. $25^{\circ} 54'$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2182. Kjøbenhavn 1911.)

84. Rusland. Sorte Hav. Kap Meganom. Taagesignal gives. Tæt ved Fyret paa Kap Meganom er anbragt en Klokke, hvormed Taagesignal gives. $44^{\circ} 48'$ N. $35^{\circ} 05'$ E.

85. Azovske Hav. Taaganog Bugt. Novo-Nikolajevskaja. Oplysning om Fyr. De to hvide Fyr ved Novo-Nikolajevskaja er blandedt saaledes, at de ikke er synlige fra Søen. $c. 47^{\circ} 07'$ N. $38^{\circ} 05'$ E. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1202. Kjøbenhavn 1912.)

86. Marokko. Ceuta. Fyr slukket. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af W.- eller Handelsmolen ved Ceuta er slukket, smuttidig med at Fyret paa Bolgebyrden blev tændt. Ceuta: $35^{\circ} 53'$ N. $5^{\circ} 19'$ W. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 3089. Kjøbenhavn 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

87. Tyskland. Nat-Stormvarsel-Signaler. Forsøgene med Nat-Stormvarsel-Signalerne ved de tyske Kyster fortsættes indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 318. Kjøbenhavn 1912.)

88. Karantænebestemmelser. Færrerne. — Konstantinopel er erklæret kolerasmitet.

Uddrag af Notices to Mariners.

No. 1723. China Sea—Gulf of Siam. Lem Sah Muk—Shoal south-westward of. Position. — At a distance of about one mile, south-westward, from the south-western extremity of the head. Lat. $13^{\circ} 17' 20''$ N., long $100^{\circ} 52' 00''$ E., on chart N. 2720.

Depth. — 2 fathoms.
Note. — »Position approximate« has been placed on the charts against this shoal. (Notice No. 1723 of 1912, dated 19th December.)

Charts affected. — No. 2720. Koh Ta Kuit to Cape Liant. No. 2414. Gulf of Siam.
Publication. — China Sea Directory, Vol. II. 1906, page 389. China Sea Pilot, Vol. III. 1912, page 169 (in press).

linientet (to Lossehavne) 22/ Dødvægt pr. Januar. Fra Kurrachee c. 18/6 »net terms« til udsøgt Havn pr. Januar—Februar. Jernerts fra Port Pirie til Antwerpen 41/3 pr. April—Maj. Hvede Avstralien/U. K. eller Kontinentet 42/6 pr. Januar.

Sortehavet etc. Korn fra Odessa, Nikolajeff eller Theodosia 12/6 Rotterdam, 12/9 anden udsøgt Havn, 13/ Hamburg. Fra Sulina til Antwerpen eller Rotterdam 11/9 à 12/. Hamburg 12/3 à 12/6. Vestitalien Fres. 15½ én, 15¾ to, 16 tre Lossehavne. Alt pr. prompt. Fra Azow sluttedes et Par Marts—April Baade til 12/9 Rotterdam, 13/ Emden eller Weseren, 13/3 Hamburg.

Middelhavet. Vestitalien (to Pladser) til London Lumpsum Basis 10/3 Dødvægt. Fosfat Sfax/Antwerpen 8/3 (2,900). London 8/9 (2,600). Esparto fra Nordafrika til Firth of Forth 14/ à 15/. Eris 8/ Limonia/ Ardrossan (4,800) 8/6 Barrow (3,300), 6/ Algier/Sunderland (3,400), 7/6 Porman/Maryport (2,300), 5/ Sagunto/Rotterdam (4,000). alt med fri Despatch. Fra Bilbao er Raten 5/7½ à 5/9 Rotterdam, 6/3 Middlesbro, 5/6 à 5/9 Newport.

Nordamerika. Korn Baltimore 3/4½ à 3/6 Rotterdam eller Avonmouth, 3/7½ anden udsøgt Havn, 3/10½ Kjøbenhavn pr. Januar. Jernbaneskiner etc. Baltimore/Avstralien (to Havne) 35/ pr. Januar. Paa Netto Charter fra Golfen 18/ U. K. eller Kontinentet. Timecharter for transatlantisk Fart (én à to Rundrejser) 5/10½ à 6/ Dødvægt. Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

Sydamerika. Buenos Aires eller La Plata 22/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet pr. Januar—Februar, 23/ pr. Februar—Marts. Fra San Lorenzo Grænsen 23/6 à 24/ O. C. pr. prompt. 24/6 à 24/9 pr. Februar—Marts. Til Oporto direkte betalles 25/9 for en 3,000 Tons Baad. Bahia Blanca fragtede en Række store Baade pr. Januar—Februar til 24/6 O. C. og en enkelt Baad for fuld Ladning Havre til udsøgt Havn 27/ pr. prompt.

Østersøen har meget lidt at byde paa. Reval noterer nominelt 1/1½ Hvedebasis Rotterdam, 1/3 à 1/4½ London eller Hull. Fra Libau eller Windau 9 à 9¾ Havrebasis Rotterdam, 1/ Hull eller Antwerpen, 1/3 Rouen. D. B. til London eller Hull 29/ à 30/, Rotterdam Hfl. 11. Antwerpen eller Ghent Fres. 28—29. Kortrops til Ghent Fres. 33. Cardiff 33/ pr. Favn à 216 Kbf. Riga Fres. 23—24 for Hør til Dunkerque. Fres. 32 D. B. Rouen. Sukker fra Danzig 7/6 til Liverpool eller Greenock. Königsberg 1/1½. Hvedebasis Rotterdam.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/3 Libau, 5/9 à 6/ god dansk Havn (1,500—2,000). 6/3 Norrköping (1,600). 5/9 Bordeaux (1,700). 10/6 Barcelona (3,000), 11/ Genua. Savona eller Livorno (3,000—4,500). 11/9 Girgenti eller Palermo (2,600). 11/ Neapel (4,500 Tons Baad med 700 Tons dagl. Losning) 12/ à 12/6 Venedig (4,500—6,500), 11/ à 11/3 Port Said (5,000—6,000). 9/6 Las Palmas eller Teneriffa (2,000). Firth of Forth 6/6 Libau (1,400), 6/6 Lübeck (2,200), 6/3 Kiel (1,800—2,300), 6/6 Randers (1,400), 6/6 Kjøge (1,250), 5/10½ Rouen, 11/ Genua, 13/ Venedig, 17/6 Buenos Aires (5,000). Fra Cardiff eller Newport 10/6 Genua (2,400), 12/6 Venedig (3,700), 13/3 Colombo, 9/6 Las Palmas eller Teneriffa (3,000), 10/3 St. Vincent (2,200), 17/3 Rosario (4,500), 17/ Bahia Blanca, 17/ à 17/3 Rio Janeiro.

Skrevet den 14. Januar 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret fra sidste Uge, nærmest Stilstand i denne Fart, hvad den indtraadte Frost ogsaa bidrager til, saa at Rederne holder sig passive, medens Befragterne paa deres Side byder uantagelige Rater, og der gøres kun Forretning i enkelte Tilfælde, hvor Lasterne afskibes indenfor kort Frist.

Danmark har meget faa mindre Kornlaster, Vestsverig og Østnorge nogle Træ- og Islaster, men der gøres kun ganske enkelte Forretninger.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandrede fra sidste Uge med tilstrækkelige Laster af Kul, Clay og Foderstoffer for den lille, fragtledige Tonnage, som endnu er i Fart.

Angaaende de mindre Skibe er al Befragtning med det nuværende koldere Vejr omtrent gaaet istaa, og af Foraarsfragter udbydes endnu intet. Som bemærket i forrige Beretning, ventes til Kjøbenhavn et Par Majs- og Hvededampere med en Del Omladninger: der er sluttet for Hvede til Assens 19 Øre, Odense 4½ Kr., Göteborg 4 Kr. samt for Majs til Rødvig 12 Øre.

Havarier og Forlis.

Hjalmar, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Monstérás til Flensborg med Trælast strandet paa Pøhls Rev. Skibet er fuldt af Vand. »Hjalmar« er senere bragt flot og ind til Flensborg.

Europa, 3/m. Skonnert af Groningen, der, som meddelt, grundstødte i Grønsund, er bragt flot og er indkommet til Stubbekjøbing efter at en Del af Ladningen er lægget.

Georg, Galease, af Eekensund, er, medens den laa for Anker i Hjelm Bugt, i Taage bleven paasejlet af Dampskibet »Ulvund« og fik Skade paa Bougen, ligesom den mistede Spryd, Anker og Kæde. »Georg« blev indbragt til Nykjøbing, »Ulvund« fortsatte Rejsen hertil.

Union, Dpsk. af Göteborg, har paa Rejsen fra Lysekil med en Ladning Feldspat bestemt til Stettin maattet søge herind med lække Kødler.

Ludvig, 3/m. Skonnert af Thuro, er indløbet til Kleven med ovenbords Skade og uklare Pumper. Skibet losses og reparerer.

Axel, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 11. ds. paa Elben kollideret med en Bugserbaad, som sank. »Axel« fik selv en Del Skade.

Stål, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 9. ds. været paa Grund ved Hundested; kom flot ved egen Hjulp.

G. Koch, Dpsk. af Odense, er den 12. ds. forlist ved Skotlands Kyst i en orkanagtig Storm. Desværre mistede 7 Mand Livet under Bjergningen, som var meget vanskelig. »G. Koch«, som var bygget i 1888 i Whitby, maalte 1,159 Netto Reg.-Tons.

Esrom, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 13. ds. paa Grund ved Sletterhage. Svitzers assisterer.



Nybygninger, Køb og Salg.

Fragtdampere »Romny« (Stabelnummer 138) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, blev den 8. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 235 Fod langt i Hoveddækket, 35½ Fod bredt og 23¾ Fod dybt. Det bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade-Kondensation af 800 l. HK.

Paa den ledige Beding lægges Kølen til en Fragtdamper til samme Selskab.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

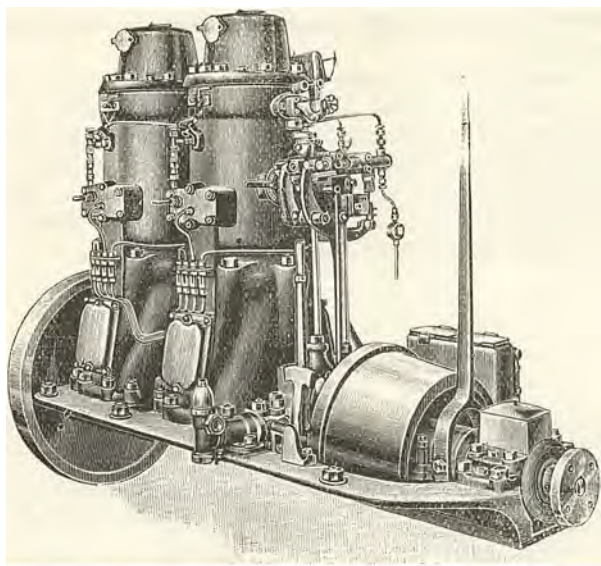
(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faa gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Antwerpen 13./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Gi-
braltar 11./1. — Algarve, Borries, afg. Newcastle 10./1. —
Anglo Dane, Pape, ank. hertil 12./1. — A. N. Hansen,
Sørensen, ank. Dunkerque 11./1. — Antwerpen, Madsen, pass.
Lizard 10./1. — Arkansas, Petersen, pass. Dover 12./1. hertil.
— Arno, Fischer, pass. Sagress 13./1. — Aurora, Gommesen,
afg. herfra 12./1. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. herfra
13./1. — Beira, Lunge, pass. Brunshüttel 14./1. — Bergen-
hus, Meyer, ank. hertil 14./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg.
Kristiansand 5./1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen
4./1. — Christianssund, Andresen, ank. Troadthjem 13./1. —
Dagmar, Bøgvad, afg. Catania 13./1. — Douro, Sørensen, ank.
Antwerpen 12./1. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 13./1. —
Florida, Andersen, afg. herfra 8./1. — Garonne, Kromann,
ank. Marseille 13./1. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania
14./1. — Hengest, Munck, ank. hertil 13./1. — Hjeltn, Hen-
riksen, ank. Danzig 13./1. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Per-
nis 13./1. — Jolantha, Kyllieshech, ank. Reval 10./1. — Kasa-
n, Mikkelsen, ank. Libau 9./1. — Kentucky, Andresen, afg. Kri-
stiania 11./1. — Kiew, Tønnesen, ank. Bordeaux 7./1. — Loire,
Craignou, ank. Windau 11./1. — Louise, Larsen, ank. London
13./1. — Louisiana, Ørsted, pass. Dover 17./1. — L. P. Holm-
blad, Svane, ank. New York 9./1. — Minsk, Harder, afg. Riga
13./1. — Morsø, Nellemann, pass. Pernis 7./1. — Moskov,
Møllegaard, pass. Brunshüttel 14./1. — Nicolai II, Jørgensen,
afg. herfra 11./1. — Nordjylland, Søberg, ank. Danzig 11./1.
— O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 10./1. — Omsk, Jacobsen,
ank. Hull 8./1. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 17./1. — Penn-
sylvania, Lissner, afg. Philadelphia 10./1. — Perm, Gotthardt,
afg. London 13./1. — Pregel, Iversen, afg. herfra 14./1. — Saga,
Hansen, afg. Algier 12./1. — Saxo, Mueller, ank. hertil 13./1. —
Seine, Le Dizes, ank. hertil 8./1. — Texas, Clauson Kaas, ank.
hertil 9./1. — Tiber, Bech, ank. Reval 10./1. — Tomsk, Wi-
berg, ank. Reval 3./1. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 6./1.
— Tyr, Thaning, ank. hertil 12./1. — United States, Gott-
sche, ank. hertil 22./12. — Viking, Tramp, ank. Dunkerque 12./1.
Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Manchester 12./1. — Sara,

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Januar. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 ¹ / ₄ — 119	119	119 ¹ / ₄
Danmark	116 ¹ / ₂ — ³ / ₄	116 ¹ / ₂	117
Norden	124 ¹ / ₄ — 124	124	124 ¹ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂	127 ³ / ₄
Dannebrog	134 — ¹ / ₄	133 ³ / ₄	134
Skjold	109 ¹ / ₂	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Urania	41 ¹ / ₄ — 41	41	41 ¹ / ₂
Neptun	128 ³ / ₄ — ¹ / ₂	128 ¹ / ₂	129
Dampsk. af 1896	131 — ¹ / ₂	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂
Højndal	136 — ¹ / ₂	136 ¹ / ₂	137
Østasiatiske	139 ¹ / ₂	139 ¹ / ₂	139 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	131 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	131 ¹ / ₄	131 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	80 — 79 ³ / ₄	79 ³ / ₄	80
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	83 ³ / ₄	85 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie.	—	93 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% — — 1.	—	95	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	89	91
4% — —	7.	92	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	86 ³ / ₄	88 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9.	92	92 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	143 ³ / ₄ — ¹ / ₂	143 ¹ / ₄	143 ³ / ₄
Privatbank	112 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	112	112 ¹ / ₄
Landmandsbank	144	143 ³ / ₄	144 ¹ / ₄
Handelsbank	—	146 ³ / ₄	147
Grundejerbank	—	15 ¹ / ₄	16 ¹ / ₂
Burm. & Wain	99 ³ / ₄ — 100	99 ³ / ₄	100
Helsingørs Jærnsk.	113 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	113 ¹ / ₄	113 ³ / ₄
Sukkertabr.	230 ¹ / ₂ — ³ / ₄	230	230 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	205 — 204 ¹ / ₂	205 ³ / ₄	206

Vekselkurser d. 15. Januar 1913

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.24	18.19
Paris	72.45	—
Amsterdam	151.00	—
Wien	75.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Januar 1913.

Russiske Noter	215.80
4% Russiske Consols	89.70
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	87.80
5% Mexikanske 1899	99.75
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	93.80

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

„Forenede Dampsk.“ 632,000, „Danmark“ 140,000, „Norden“ 180,000, „Carl“ 88,000, „Dannebrog“ 316,000, „Skjold“ 116,000, „Urania“ 28,000, „Dampskib. af 1896“ 161,000, „Højndal“ 132,000, „Gorm“ 88,000, „Neptun“ 144,000, „Dansk-russisk“ 392,000, „Østasiatisk“ 216,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Jensen, ank. Burntisland 12/1. — Helene, Sørensen, ank. Tyne 3/1. — Ragnhild, Schultz, ank. Nizza 14/1. — Valborg, Hansen, afg. Helsingør 14/1. — Sjælland, Svarrer, afg. Tynen 9/1. — Estrid, Hansen, ank. Rouen 14/1. — Agnete, Dam, afg. Königsberg 8/1. — Gunhild, Hansen, ank. Dunkerque 13/1. — Herminia, Farup, ank. Blyth 4/1. — Alice, Jørgensen, ank. Seaham 8/1.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Rotterdam 13/1. — Nelly, Clausen, afg. Barcelona 13/1. til Torrevieja. — Fanny, Duhn, ank. Cardiff 10/1. — Lilly, Sørensen, ank. Algier 8/1. — Alexy, Sørensen, ank. Malaga 10/1. — Dagny, Bang, ank. Lübeck 14/1. — Mary, Sørensen, afg. Hamburg 11/1. til Limerick.

Vesterhavet. Marie, Nielsen, ank. Malaga 11/1. — Rig-mor, Uldall, afg. Port Talbot 11/1. til Palamos. — Hebe, Gregersen, afg. Newport 10/1. til Aguilas. — Nautik, Nielsen, ank. London 10/1. — Fylla, Brinch, ank. Alicante 10/1. — Nord-søen, Gram, afg. Sevilla 9/1. til Liverpool. — Ellen, Hansen, ank. Cartagena 9/1. — Karla, Mikkelsen, afg. Newcastle 9/1. til Algier. — Gerda, Iversen, afg. Llandelly 9/1. til Kjøbenhavn. — Nexos, Basse, ank. Swansea 14/1. — Johanne, Thøgersen, afg. Sunderland 14/1. til Mariagerfjord. — Nora, Lauritsen, afg. Port Talbot 14/1. til Swansea. — Dagmar, Skou, afg. London 14/1. til Methil. — Thyra, Jessen, afg. London 14/1. til Antwerpen. — Nancy, Pedersen, ank. Methil 13/1. — Nerma, Degn, ank. Rouen 13/1. — Polly, Mathiasen, ank. San Felix 11/1. — Stella, Larsen, pass. Gibraltar 12/1. for Hamburg.

Dansk Rederiaktieselskab. Thorvaldsen, Stefken, ank. Helsingør 12/1. — Nordpoler ank. Grangemouth.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Cardiff 7/1. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Tarniffe 10/1. — Svend, Schmidt, afg. Seaham Harbour 4/1. — Urania, Clausen, ank. Frederiksstad 9/1.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Rufisque 13/1. — Kron-prins Frederik, Andresen, afg. Tyne Dock 8/1. — Holland, Ponsen, ank. Boness 12/1. — England, Andersen, ank. Dunkerque 13/1.

Europa. Tyskland, Danstrup, afg. Achilles de Cuba 31/12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, pass. Sagress 8/1. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 14/1.

Havet. Fyen, Mathiesen, ligger i Kiel for Reparation.

Det asiatiske Kompagni. Bintang afg. Port Said 12/1. hjemg. — Samui ank. Kjøbenhavn 8/1. — Bandon ank. Bangkok 12/1. udg. — Pagan ank. London 13/1. hjemg. — Jutlandia ank. Antwerpen 14/1. udg. — Selandia pass. Perim 10/1. udg. — Indien pass. Holtenau 12/1. hjemg. — Tranquebar pass. Perim 4/1. udg. — Cathay pass. Perim 11/1. hjemg. — Chumpon afg. Funchal 10/1. udg. — Kina ank. Neapel 5/1. hjemg. — Arabien afg. Nanaimo 30/12. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. London 13/1. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 30/12. udg. — St. Jan ank. London 5/1. udg.

Hejmdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 8/1. — Martha, Christensen, afg. Palamos 6/1. — Elna, Rathje, ank. Bordeaux 14/1. — Therese, Pedersen, afg. Sfax 15/1. — Harriet, Larsen, ank. Grangemouth 14/1. — Dagny, Therkildsen, ank. Civitta Vecchia 10/1. — Simone, Møller, ank. Aguelas 14/1. — Jeanne, Olsen, ank. Tynen 3/1. — Vera, Larsen, afg. Bordeaux 14/1. — Daisy, Jørgensen, afg. Swansea 9/1. — Annine, Leth, afg. Palamos 13/1. — Kamma, Løffer, afg. Savona 10/1. — Betty, Lagesen, ank. Swansea 13/1.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Libau 13/1.

Rodby Havn. Freja afg. Kings Lynn 10/1.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 13/1. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 14/1. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gjedser 11/1. til Burntisland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Christiansund 4/1. — Johan Siem, Nielsen, afg. Liverpool 9/1. til Frederikshavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 6/1. til Manchester. — Russ, Petersen, afg. St. Thomas 27/12. til Rosario. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Christiansund 10/1. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Pozzoli 12/1. til Trabani. — Michael Ontehonkoff, Harboe, afg. Norresundby 20/12. til Buenos Aires. — General-

konsul Pallisen, Christensen, ank. Buenos Aires 10/1. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 11/1. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Rosario 21/12. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 29/12. til Bahia Blanca.

Vulcan. Vulcan, Høgstædt, pass. Ymuiden 13/1. for Cardiff. — London, Bom, afg. Malta 8/1. til Kustendje. — Paris, Tholander, ank. Burntisland 13/1. — Bryssel, Kaas, afg. Madeira 10/1. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barry 20/12. til Rio de Janeiro. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Las Palmas 1/1. til New York. — Roma, v. Thun, ank. Palermo 8/1.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 30/12. — Amalienborg ank. Grangemouth 10/1. — Brattingsborg ank. Kalundborg 11/1. — Børglum pass. Newport News 29/12. — Dansborg afg. Huelva 9/1. — Elsborg afg. Methil 10/1. — Esrom pass. Skagen 11/1. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 10/1. — Frederiksborg ank. Huelva 11/1. — Guldborg afg. Sunderland 9/1. — Gurre ank. Sanlúcar 12/1. — Hammershus afg. Norrköping 10/1. — Harrildsborg ank. Ghent 13/1. — Hundborg ank. Bergen 10/12. — Jelling pass. Horta 11/1. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 5/1. — Jungshoved afg. Madras 8/1. — Jagersborg ank. Blyth 3/1. — Kallundborg afg. Runcorn 11/1. — Kala ank. Huelva 9/1. — Klampenborg ank. Libau 6/1. — Kronborg pass. Perim 9/1. — Lejre afg. Las Palmas 1/1. — Marselisborg ank. Port Arthur 10/1. — Næsborg afg. Svendborg 10/1. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 9/1. — Silkeborg afg. Cardiff 3/1. — Skanderborg afg. Newport 8/1. — Skjoldsborg ank. Huelva 5/1. — Skodsborg ank. Newport 11/1. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 8/1. — Stegelborg ank. Blyth 11/1. — Stjernøborg ank. Swansea 5/1. — Søborg ank. Cardiff 10/1. — Taarnborg ank. Burntisland 11/1. — Tuborg ank. Windau 8/1. — Ulfsborg ank. Cardiff 11/1. — Uranienborg afg. Hull 11/1. — Vordingborg afg. Newcastle 8/1. — Ørkild pass. Skagen 10/1.

Sejlskibe.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Vejle 8/1.

Svendborg. Cornwall, Jensen, ank. Fowey 7/1. — Cathrine, Hansen, ank. Tiquir 6/1. — Jason, Hansen, ank. Setnal 8/1. — Martin, Wilde, ank. Libau 7/1. — Ellen Kirstine, Gommesen, ank. Leith Red 9/1. — Martin Nissen, Petersen, ank. Plymouth 9/1. — Zampa, Wulff, ank. Kjøbenhavns Red 8/1. — Anna, Fisker, ank. Leith 8/1. — Clytia, Jensen, ank. Kjersteminde 9/1. — Carl, Clemmensen, ank. Rødvig 9/1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 10/1. — Kruse, Petersen, ank. Libau 9/1. — Triton, Nielsen, ank. Odense 10/1. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Thurs 10/1. — Lauritz, Dam, ank. Höganäs 11/1. — Dagmar, Petersen, ank. Paimpool 11/1. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kristiania 12/1. — Valkyrien, Hansen, ank. Frederiksstad 13/1. — Sofie, Hansen, ank. Brest 14/1. — Urda, Skov, ank. Skagen 14/1.

Æra. Argo, Clausen, ank. London 7/1. — Ægir, Winther, ank. Dysart 7/1. — Valkyrien, Weber, afg. Göteborg 9/1. til Dakar. — Norma, Jørgensen, afg. Swansea 9/1. til Tangier. — Mester, Petersen, ank. Frederikshavn 9/1. — Lauritz, Folmer, ank. Nakskov 9/1. — Yrsa pass. Gibraltar 30/12. — Phoenix, Christensen, ank. Arendal 8/1. — Mathilde, Hansen, ank. Flensborg 9/1. — Vega, Hansen, ank. Grimsby 10/1. — Marthug, Friis, ank. Rudkjøbing 10/1. — Hejmdal, Staugaard, afg. Frederiksstad 10/1. til Swansea. — Eos, Christensen, afg. Frederiksstad 10/1. — Freden, Christensen, ank. Zebrügge 11/1. — Alf, Rasmussen, afg. Tønsberg 12/1. til Hartlepool. — Elise, Nielsen, ank. Carmarty 13/1. — Neptun, Skals, ank. Odense 13/1. — Argus, Jensen, ank. Southampton 12/1. — Atlantic, Rasmussen, afg. Swansea 13/1. til Höganäs.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet (Fortsat). — Kjøbenhavn, den 16. Januar 1913. — Soforlor. — Dieselmotorskibe (Fortsat). — Navigationsvæsnets og Søværningsvæsnets Ordning (Slutning af Lovforslaget om Søværningen). — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Sale. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leveraender til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

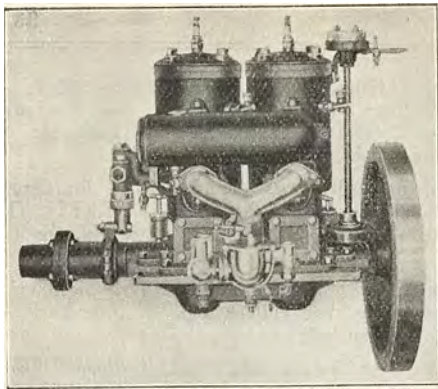
Enghavevej, V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Walters Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaukonstølners Eftf.,
Nr. William Jensen, Toldbodvej.

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



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup

Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf. 7177

Specialitet: Hølpemotorer
til Lystartøjer.

Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Telegramadr.
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

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.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl.
1825. Laxagade 26.
Tlf. Byen 2712 X.

Cronometre reparereres.

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

De private Assurandører lim.

i København

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

Post-Adresse:
16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:
Private.

Telefon Nr.
6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i København

Stiftet 1798. 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.
132.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

Post-Adresse:
Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse:
Cøpensura

Telefon-Nr.
42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i København

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

Post-Adresse:
Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:
Fjerde Søforsikring.

Telefon:
Central 256.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
{ 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønlie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Johs. Grönsund & Co.,
London,

meddeler, at Kontoret er flyttet fra Seething Lane Nr. 36 til
Mark Lane Nr. 79, lige ved Fenchurch Street Sta-
tion. London E. C.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparereres.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Remingtons

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



Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Fabriken
Dansk Maskin-
pakning Als

Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandl. ere
Landet over

Støt
dansk Industri.



**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1163

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastlagerplatser inom följande distrikt: Gefle, 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 Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann) Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Væglere“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus.

AXEL LUND

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr: Markristensen.

A. Veltheim,

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

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshaandel. Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium **LØGSTØR**
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

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

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

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

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

Internationale Agentur for
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29
Telegr. „Ott Friedrichshot“



OLSKIND
Bedste Olie
Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faæes overalt.

KELVIN-MOTOREN
Guldmedaille 1912.
Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel. Talrige Anbefalinger foreligger.
Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

Skibshypothekbanken

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

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klyv - Pullerter - Rammer - Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer - Bøsninger & Stænger paa Lager.

Fabr. „SCURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik - Støberi - Forniktingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

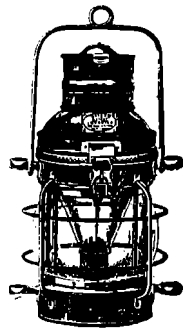
Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne
Nr. 102.

DET BEDSTE ER DET BILLIGSTE!

Loveridge's forbedrede Rørlednings Spring Buffers.

Messrs. Loveridge Ltd, Cardiff.

Glasgow 10/8 11.

Herrer,

S.S. „Kyleakin“.

Da denne Baad var ny blev den udrustet med almindelige Spring Buffers, men da disse ofte gik i Stykker og kostede Bryderi, ombyttede vi dem med Deres Patent Rørlednings Spring Buffers, som nu har været i Brug i omtrent 3 Aar, og de har aldrig voldt noget Bryderi.

Med megen Agtelse

Abram Addie & Cousin.

Skriv efter illustreret Prislister til Fabrikkerne



LOVERIDGE LTD
Skibsudstyrsforretning
CARDIFF.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet **Smaa Skibe.**



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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Januar 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amianto
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul 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.



Tekn. Maskinhandel.

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



I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: »Palle«
 40 Kr.
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eftf.
 Salttorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM) HOLZAPFEL
 Indregistreret Varemærke



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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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“.

Sextanter-Kompasser
 Capt. Clausens
 Kontroltybdemaaler
 Eneforhandler for Skandinavien af
 Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
 15 KØBMAGERGADE 15
 Undgaa Fejltagelse.



København Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.
 Vesterbrogade 25. Telf. 6138. **NIELS JENSEN**
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møli i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaa i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

H. H. ADRIAN Kobbmedemester **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter**
Vilhelm A. Bang Repræsentant for **Nederlandsche Scheeps-Hypotheekbank** tilbyder **Prioritetslaan i Skibe**
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Tlf. H 459 paa favorable Vilkaar

BØCKMANN & NIELSEN

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

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjærbecks Efferf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

MENGBERGS PATENTBUREAU
Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Budtz-Jørgensen
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.
Leverander til D. F. O. S.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

A/S Moss Værft, Moss, Norge
bygger og reparerer damp- og seilskibe.
2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsaafdelingen. Telegram: „Værftet“.

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



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

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

Maskinskrivning.

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

Officielle Bekendtgørelser.

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 1912 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

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

Justitsministeriet, den 10. Januar 1913.

Bülow.

V. Topsøe-Jensen.
Fm.

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere „Nilfisk“, Statsbanerne 5 Nilfisk, Københavns Kommune 5 Nilfisk etc. Støvsugeren „Nilfisk“ er uundværlig til Rengøring i alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kabytter m. m.

Forlang Tilbud og Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Falkonerallé 84, Tlf. 8622—8655.
København F.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.
Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

Ved Aarskiftet.

(Fortsat.)

Nordamerika har gennemgaaende været et godt Marked. Aaret begyndte med Fragterne paa et tilfredsstillende Niveau, og Raterne gik opefter de første Maaneder. I Marts blev der, som Følge af Kulstrejken i England, et stort Begær for Kul-Tonnage og udmærkede Rater betalles, f. Eks. op til 23/6 Vestitalien, Algier eller Marseille, 25/6 til Port Said, 21/ Las Palmas, 27/6 Rio Janeiro, 28/ River Plate. Selvfølgelig stivede disse Begivenheder Fragterne af for andre Varer, men efter Kulstrejken Ophør og i Sommermaanederne laa U. S. Markedet ret stille, men dog ingen Sinde flovt. I August begyndte imidlertid Afskiberne af Bomuld at røre paa sig, og da der var en stor Høst, og der ligeledes blev meget Korn, Trælast og alle mulige andre Varer at afskibe, steg Fragterne i de nærmest følgende Maaneder til udmærkede Højder. De Redere, som havde passende Tonnage, kunde næsten faa, hvad de vilde have, og der maa være tjent meget store Penge. For Bomuld fra Golfen fragtedes der i Januar til c. 40/ à 42/6, i Maj til 45/ à 47/6 pr. N. R.-T., men i Efteraaret forceres Raten helt op til 75/ til Liverpool eller Bremen, og 78/9 betalles til Le Havre. — Gennemsnitsraten er udregnet til c. 61/ imod c. 53/ i Aaret 1900 og c. 38/ i 1911. Paa Netto Charter blev der ogsaa sluttet til meget høje Rater, nemlig op til 24/6 U. K. eller Kontinentet, 29/ Danmark (én Lossehavn), medens de laveste Rater var henholdsvis 13/ og 16/. For Tømmer fra Golfen til U. K. eller Kontinentet (to Lossehavne) svingede Raten mellem 92/6 og 150/, til River Plate mellem 140/ og 192/6. Ved Aarets Udgang var Raten henholdsvis 122/6 og c. 170/. For Bomuld fra Savannah til U. K. eller Kontinentet svingede Raten mellem 34/ og 62/6 og fra Wilmington til Liverpool eller Bremen mellem 33/ og 60/. For Fosfat fra Tampa betalles mellem 12/6 og 26/. Der var stærkt Liv i Kasseolje-Forretningen, og en Mængde store Dampere placeredes. Der betalles fra New York mellem 24½/ og 32½/ Cents til Kina (to Lossehavne) eller Japan, 26 og 40 Cents Australien (fire Lossehavne), og fra Filadelfia eller Baltimore mellem 25½/ og 38 Cents til Japan (to Lossehavne), 27 og 32 Cents River Plate. For Havre fra nordlig Havn betalles 2/6 à 3/3 pr. Qr. til udsøgt Havn og for tungt Korn 2/7½ à 4/1½, medens Golfen betalte indtil 5/ Rotterdam. Planker fra Kanada skibedes ogsaa livligt, og der betalles mellem 45/ og 55/ pr. Std. fra St. John, mellem 50/ og 67/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, hvilket er 12/ à 15/ gennemsnitlig mere pr. Std. end i 1911. Paa Timecharter var Begæret meget betydeligt, og for store Baade betalles mellem 6/ og 14/ Dødvægt for Levering Staterne, Tilbagelevering Evropa, hvilket giver en Gennemsnitsrate af c. 8/8 imod 4/6¾ i 1911, 3/3 i 1910 og 3/ i 1909. For Levering og Tilbagelevering paa denne Side 3—6—9—12 Maaneder betalles mellem 3/1½ og 8/, men de høje Rater fra 5/ til 8/ betalles kun for korte Perioder i Efteraaret. For Stillehavsfart varierede Raten mellem 4/9 à 9/. Der blev sluttet 10—12 meget store Dampere (deriblandt flere danske) fra Portland (Origon etc.) med Hvede til Evropa til 42/6 à 51/3 pr. Ton.

Sydamerika. La Plata Markedet, som i en længere Aarrække har været et meget Innefuldt og ikke videre lønnende Marked, ja endog til Tider bragte Rederierne svære Tab, har i 1912 givet glimrende Fortjenester, idet baade Udfragterne og Hjemfragterne paa samme Tid var høje, til Tider endog meget store. Ved Aarets Begyndelse laa Forholdene egentlig ikke særlig lovende, og Jernbanestrejker og Havnearbejderstrejker gjorde det ikke bedre. En stor Mængde Dampere led lange Ophold, men til Trods herfor var der intet Fald i Raterne. I Januar og Februar samt i Midsommermaanederne var

Raterne paa deres laveste og svingede mellem 15/ og 17/ O. C. fra Buenos Aires eller La Plata til U. K. eller Kontinentet, i April var de paa deres højeste og der betalles da op til 31/3. I Efteraarsmaanederne er der igen temmelig godt Begær paa Basis af 23/ à 25/. Fra San Lorenzo-Grænsen svingede Fragterne mellem 16/ og 33/, og de var ved Aarets Begyndelse c. 17/6, ved dets Udgang c. 23/6. Gennemsnitsraten fra San Lorenzo-Grænsen var 23/ i 1912, og for foregaaende Aars Vedkommende som anført i Indledningen. Fra Bahia Blanca var Korneksporten ogsaa meget stor, og Raterne bevægede sig mellem 16/ og 31/ O. C. til U. K. eller Kontinentet. For Quebracho fra Colastine eller Santa Fe betalles mellem 18/ og 39/ O. C. til U. K. eller Kontinentet eller New York. Kulfragterne fra Wales var til Staldighed gode. De begyndte med 18/6 à 19/6 og steg gradvis til 23/ à 24/6 i Februar. Efter Kulstrejken er de nede paa 14/6, hvorpaa de efterhaanden stiger til 25/, som betalles i Slutningen af Juli, hvorefter de i August falder til 21/. I Slutningen af August indtræder igen en Slugning, og i Efteraarsmaanederne betales 22/ à 24/. I Begyndelsen af December faas 18/6, medio December 16/6 og ved Aarets Udgang c. 18/. Fra Hull svingede Kulfragterne mellem 15/3 og 24/ og fra Firth of Forth mellem 15/6 og 24/6. Til Las Palmas eller Teneriffa betalles fra Wales mellem 8/1½ og 12/, fra Tynen mellem 8/6 og 12/4½.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 23. Januar 1913.

Wisbech Havn. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fra Udenrigsministeriet modtaget et fra Generalkonsulatet i London indsendt Cirkulære fra Havneautoriteterne ved Wisbech Havn, hvori disse erklærer, at da de Skibe, som skal losse ved Sutton Bridge i nævnte Havn, ikke kan undgaa at komme til at ligge paa Grunden ved Ebbetid, saa vil Havnebestyrelsen ikke paatage sig Ansvar for nogen som helst Skade, som Skibene maatte komme til at tage herved, lige saa lidt som den vil være ansvarlig for Skibenes Anbringelse paa Ankerpladsen eller deres Fortøjninger eller Placering af Ankere, medens de ligger paa Lossepladsen. Skibsførerne maa underskrive en Erklæring om, at de selv bærer hele Ansaret ved at komme til denne Plads.

Vanddybden ved Lavvande eller normal Ebbetid er ved Sutton Bridge fra 6 til 8 Fod, og Bunden, som Skibene vil komme til at ligge paa, bestaar af Sand og Mudder, dog er det muligt, at Strømmen kan løsrive Sten eller Dele af Flodbredden og føre dem ud i Løbet, saa Bunden derved kan blive ujævn.

Udvidelse af Kalundborg Havn. Kalundborg Byraad har i et ekstraordinært Møde den 19. December ved 2. Behandling af Aarsoverslaget for Kalundborg Havn vedtaget at udvide og istandsætte Havnen, hvis Trafik i det forløbne Aar er steget i betydelig Grad, hovedsagelig som Følge af Sukkerfabriken »Vestsjælland«s Anlæg. Omkostningerne ved Udvidelsen er ialt anslaaet til 154,000 Kr., og til Dækning heraf vil der blive optaget et Laan paa 150,000 Kr. Arbejdet ventes paabegyndt til Foraaret.

»Horses Order of 1912«. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har gennem Ministeriet for Handel og Søfart modtaget Meddelelse om, at den henværende britiske Gesandt har meddelt Udenrigsministeriet, at Ikrafttrædelsen af Bestemmelserne i Kapitel I og

Artikel 13, § 9, i den af det britiske Agerbrugsdepartement den 22. April f. A. udstedte »Horses (Importation and Transit) Order of 1912« er udsat fra den 1. Januar til den 1. April d. A.

Motorskibe til Fiskeri. Brasilianske Bestillinger. Den 16. ds. afgik til Brasilien to paa Frederikshavns Skibsværft og Flydedok byggede Staal-Motorskibe til Fiskeribrug, hvoraf det ene er forsynet med Trawl; begge har elektrisk Lys og Frysemaskiner. Skibene, der paa Prøveturene har vist sig fuldt at svare til de Forventninger, der næredes til dem, er bestilt af et stort Fiskeriselskab i Bahia og føres dertil af Kaptajnerne Bagger og Sørensen fra Fanø. Til den 5,000 Sømil lange Rejse, der er beregnet at ville tage 30 Dage, er Skibene forsynet med 180 Fade Raaolje til Motorerne.

Bestillingen maa siges at være meget ærefuld for dansk Skibbyggeri. (»Berl. Tid.«)

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande, 1913, udgivet af Arkivet og sluttet den 1. Januar 1913. Fortegnelsen indeholder foruden Listen over samtlige Fyr og Stationer en skematisk Fremstilling af de danske Fyr-karakterer, en Forklaring over Fyr- Fyrskibe og Lystønder m. m., samt Signalstationer, en Omsætningstabel for Metermaal, en Tabel over et Fyrs Synsvide i Sømil svarende til forskellige Øjehøjder og en Omsætningstabel mellem Grader og Streger. Bogens Pris er 50 Øre.

»Alexey Mørchs og »Peter Mørchs Forlis. Paa Forespørgsel erfarer Ritzaus Bureau, at Dampene »Alexey Mørchs og »Peter Mørchs Forlis har fundet Sted henholdsvis den 3. og den 5. Januar. Begge Skibene er forlist i Farvandet omkring Singapore. Besætningerne, der bestod af Russere, er reddet. Skibene tilhørte, som tidligere meddelt, Det nordiske Dampskibsselskab i St. Petersburg.

Søulykke. Swinemünde, den 15. Januar. En formentlig dansk Skonnert »Axel« er i Eftermiddag efter at være sejlet fra Swinemünde, sunket 6 Sm. herfra. Dampere »Beira«, der tilhører Det forenede Dampskibsselskab, reddede Besætningen og tog den om Bord.

(»Ritz. Bur.«)

Dødsfald. Flv. Havnefoged i Frihavnen, her, Larsen, er i Følge »Natl.« død, 77 Aar gl. Han var dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Fortjenstmedaljen i Sølv. En Søn af den Afløde er Overlæge Reyn ved Finsen-Institutet.

Dansk-fransk Dampskibsselskabs Bestyrelse vil paa den forestaaende Generalforsamling foreslaa 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne, medens Resten af Aarets Netto-Overskud, c. 55 pCt. af Aktiekapitalen, vil blive anvendt til Konsolidering af Selskabet.

Isbryderafgift i Stettin. Skibsmægler Chr. J. L. Rasmussen i Stettin meddeler, at Isbryderafgiften Swinemünde—Stettin er at betale fra den 17. ds.

Tysk Søretssag. Hamburg, 17. Januar. For Søretten her afholdtes i Dag Søforhør i Anledning af en Kollision mellem den tyske Damp »Roland« og den danske Damp »Axel«. Søretten erklærede, at den danske Dam-

per var uden Skyld i Kollisionen. Da imidlertid den ansvarlige Styrmand paa »Roland« er druknet ved Sammenstødet, kunde det ikke opklares, hvorved han har ladet sig forlede til den farlige og uforstaaelige Manøvre, der førte til Sammenstødet. (Ritz. Bur.)

Dansk Skib forladt i rum Sø. London, 20. Januar. Til Lloyds telegraferes fra Lerwick: Skonnertbrig »Willi« af Marstal, ladet med Træ, er den 18. ds. blevet truffet af Trawleren »Star« af Aberdeen Nord for Flugga. »Star« tog »Willi«, der var forladt af Mandskabet, var fuld af Vand, havde faaet Rælingen beskadiget og mistet Størstedelen af Dækslasten, paa Slæb.

Aberdeen, 21. Januar. Trawleren »Benardna« er ankommet hertil med Mandskabet fra den danske Skonnertbrig »Willi«. Mandskabet havde efter at have forladt Skibet i Storm, tilbragt fire Døgn paa Søen i en aaben Baad, inden det blev taget op. En Mand af Besætningen er druknet. (Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tyskland: Porto Rico er erklæret for pestfri.

Dampskibsselskabet Norden har udsendt sit Regnskab for 1912, af hvilket det fremgaar, at Selskabets elleve Skibe tilsammen har indsejlet et Overskud paa Kr. 1,009,734.57, efter Fradrag af Administrationsomkostningerne Kr. 46,912.12. Forsikringspræmie, Renter m. m. bliver der en Rest paa Kr. 947,142.38. Heraf henlægges til Reserve- og Fornyelsesfondet Kr. 565,000, til næste Aar overføres Kr. 2,142.38, medens Aktionærerne faar 10 pCt. eller Kr. 380,000.00. Selskabets Reservefond udgør efter at der er afskrevet Kr. 400,000 paa Skibene, Kr. 724,483.99.

Dampskibsselskabet Danmarks Regnskab for 1912 viser, at Selskabets fem Skibe tilsammen har indsejlet et Overskud paa Kr. 352,605.98. Efter Fradrag af Administrationsudgifter er der til Reservefondet henlagt Kr. 188,430.60. Aktionærernes Udbytte bliver 10 pCt. eller Kr. 140,000. Reservefondet udgør nu Kr. 301,404.85.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 21. Januar.

Danske Farvande.

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

Esbjerg. (15.) Graadyb: spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Randersfjord. (18.) Løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Horsens. (20.) Indre Fjord: sammenpakket Sjap- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp. Rende aaben.

Vejle. (16.) Indre Fjord tynd Fastis, Rende aaben. Sejlskibe Bugserhjælp.

Kolding. (15.) Havnen: sammenpakket Sjap- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Odense. (20.) Fjord og Kanal: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Rende aaben.

Skelskør. (20.) Fjorden: Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Frederikssund. (20.) Løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Præstøfjord. (20.) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Nyord—Masnedø. (20.) Løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Stege. (18.) Vanskelig for Sejlskibe. Færgestrømmen. (17.) Sammenpakket Sjap- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Guldborgsund. (20.) Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. Sejlskibe Bugserhjælp.

Nysted. (16.) Bredningen: Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Nakskovfjord. (17.) Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. Sejlskibe Bugserhjælp.

Bandholm. (17.) Farvandet: Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Svenske Farvande.

Göfle. Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Strömstad. Idefjorden: tynd Fastis. Sejlskibe Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Revieret: løs Sjap- og Kvadderis. Skibsfarten uhindret.

Pillau. Havnen: sammenpakket Sjap- og Kvadderis.

Swinemünde. Strømmen: spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Inderhavnen: svær Fastis.

Warnemünde. Warnow: svær Fastis. Sejlskibe Bugserhjælp. Rende holdes aaben af Isbryder.

Trawemünde. Revieret: løs Sjap- og Kvadderis. Skibsfarten uhindret.

Elben. Cuxhafen: spredt Drivis. Glückstadt: spredt Drivis. Brunshausen: Drivis. Sejlskibe Bugserhjælp. Hamburg: løs Sjap- og Kvadderis. Harburg: Drivis.

Weser. Bremerhafen: løs Sjap- og Kvadderis. Brake: løs Sjap- og Kvadderis.

Retskyndig Registrator i Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i Kjøbenhavn. J. Hørring, er beskikket til Assessor i den kgl. Viborgske Overret.

Samtidig er Assistent i Ministeriet for Handel og Søfart, la Cour, konstitueret som retskyndig Registrator i Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet.

Skibsfarten paa Kotka. Firmaet Cadenius & Grahn meddeler os, at Skibsfarten paa Kotka sluttede den 17. ds.

Ny Bestemmelser angaaende Hamburgs Havn.

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget nedenstaaende Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i Hamburg angaaende Ændringer i Gebyrordningen for Kajanlægene og Forhøjelsen af Tonnageafgiften i Hamburgs Havn:

De ved Loven af 9. December 1912 indførte vigtigste Forandringer i de hidtil gældende Bestemmelser (Loven af 22. December 1893 og 12. Juli 1895) angaaende Kajordningen og Gebyrbestemmelserne ved Hamburgs Havn, er følgende:

A. Forandringer, der hovedsagelig vedrører Skibet.

1) Den tidligere Liggetid ved Pakhuskaj (Schuppen), der var fælles for alle Skibe, og som beløb sig til 5 Gange 24 Timer, hvad enten de baade lossede og ladede eller alene lossede eller ladede, gælder nu kun for Skibe over 6.000 Kubikmeters Netto-Rumindhold, som baade losses og lades (§ 33. 2. c). Saafremt disse Skibe kun losses eller kun lades, er Liggetiden 4 Gange 24 Timer (§ 33. 1. c).

Skibe paa over 3.000 cbm. og indtil 6.000 cbm. Rumindhold, der baade losses og lades, maa ligge 4 Gange 24 Timer ved Pakhuskajen (§ 33. 2. b). Saafremt de kun losses eller kun lades, er Liggetiden 3 Gange 24 Timer (§ 33. 2. a). For Skibe paa indtil 3.000 cbm. er

Liggetiden, naar de baade losses og lades, 3½ Gange 24 Timer (§ 33. 2. a), og naar de kun losses eller kun lades, 2½ Gange 24 Timer (§ 33. 1. a).

Disse Frister vil blive strængt overholdt.

Gebyret er pr. cbm. Netto-Rumindhold for den ovenomtalte Liggetid 17,5 Pfg. og for hver derefter paabegyndt 24 Timers Liggetid 3,5 Pfg. (§ 22. 1. a og b).

For et Søslib, der kun indlader Gods, som er lossen paa den samme Kajplads fra et andet Skib, er Gebyret for den i § 33, 1 angivne Liggetid 12 Pfg. pr. cbm. (§ 22. 1 c).

I de saakaldte »Freiladeverkehr«, hvilket vil sige, at Skibene losses eller lades direkte til eller fra Jernbane i Vognladninger uden mellemkommende Magasinering i Kajpakhuis, hvor Liggetiden tidligere var uden Indskrænkning, ligger nu Dampere 5 Gange, Sejlskibe 10 Gange 24 Timer uden Gebyr ved Kajen (§ 33 II. smblt. m. § 23).

For hver yderligere paabegyndt Liggetid af 24 Timer betales 1.5 Pf. pr. cbm. Nettorumindhold (§ 23. 1. 2).

Ladningsgebyret for forskellige i § 23, II, 1 nærmere specificerede, over Kajmur eller Bolværk udløssede Varer er pr. 100 kg 5 Pfg., for alle andre Slags Massevarer 7.5 Pfg.

2) Med Hensyn til Tillægsgebyret for Arbejde udenfor den regelmæssige Arbejdstid, er dette ansat til Mk. 5.00 for Arbejde før Kl. 9 Aften, — tidligere før Kl. 10; efter denne Tid Mk. 7.50. i begge Tilfælde for hver paabegyndt Time, og for Arbejde paa Søn- og Helligdage Mk. 15.00.

Samtidig er Arbejdsholdet fastsat til 10 Mand (§ 29, 1. 2 og 3).

Saafernt der af Skibet bliver forlangt flere Folk, vil der være at betale for hver Arbejder et Tillæg af 50 Pfg. for hver Time indtil Kl. 9 Aften, efter Kl. 9 75 Pfg., Søn- og Helligdage Mk. 1.50 (§ 29, a, b og c).

3) For Modtagelse af Andragende om at tilbageholde Varer, bliver i hvert enkelt Tilfælde et Gebyr at erlægge: for et Parti paa indtil 2.000 kg Mk. 2.00,

— — over 2.000 kg Mk. 5.00 (§ 30. I og II),

medens Gebyret tidligere i begge Tilfælde var Mk. 1,00 (Lov af 22. Decbr. 1893 § 31).

For hvert »Konnossementteilschein« erlægges et Gebyr af 60 Pfg. for den første Deling af Konnossementet, og Mk. 1.00 for hver yderligere Deling af Restkonnossementet eller for hvert yderligere Andelsbevis ved en Deling af Andelsbevis (§ 30, III, a og b). Tidligere var Gebyret 30 Pfg. (Lov af 22. Decbr. 1893 § 31).

For Oprettelsen af en Samlingsplads for Varer opkræves for hvert Skib ved Ansøgningens Indgivelse et Gebyr af Mk. 20.00, naar Skibet indtager sin øvrige Ladning paa Strømmen, ved en forpagtet Kaj eller i »Freiladeverkehr« (se § 23), og et Gebyr af Mk. 10.00, naar det indtager sin Ladning ved et andet Statspakhuis end det, hvor Samlingspladsen er (§ 30. IV. a og b).

Tidligere erlagdes herfor intet Gebyr.

B. Forandringer, der hovedsagelig vedrører Ladningsmodtagerne.

1) Af Ladningsmodtagerne bliver for de første 6 Arbejdsdage efter de to gebyrfri Dage (se Lov af 22. December 1893 § 17 in initio) et Gebyr for Oplægning paa Kajen, beregnet pr. Dag af 100 kg., af 2 Pfg. at erlægge for alle Slags Varer med Undtagelse af Korn, Oljefrø, Mel, Bælgfrugter og Foderstoffer (§ 26. 2), for hvilke et Gebyr af 1 Pfg. erlægges, samt tomme Fade, Kurve og Kister (§ 26. 3), for hvilke Gebyret er 6 Pfg.

Efter Udløbet af disse 6 Dage bliver Lagerpengene at beregne efter Kalenderdage, 2: Søn- og Helligdage medregnet, og med det dobbelte af de ovennævnte (§ 29, 1. 2 og 3) Takster, beregnet pr. Maaned 100 kg.

Tidligere var ikke fastsat en Tidsfrist af 6 Dage som Maksimum for Betaling efter den lavere Takst ved Gebyrberegningen for Oplægning paa Kajen (Lov af 22. December 1893 § 17 smh. m. § 26).

2) Vejepege bliver for Fremtiden ogsaa at erlægges for Varer, der forsendes i Vognladninger med Jernbanen, naar deres Vejning særligt ønskes. Gebyret for disse Varer er pr. 100 kg. for Vejning paa alm. Vægt 4 Pfg., og paa Sporvægt for en Jernbanevogn Mk. 1.00 (§ 27, 4 a og b).

Ved stykkevis Vejning er Gebyret pr. 100 kg. for hvert Stk. 12 Pfg., dog ikke under 6 Pfg. (§ 27, 3).

Vejning af Stykgods er ved Indladning i Jernbanevogn ogsaa i Fremtiden gebyrfri.

2 a) Medens Vejning af Varer paa Modtagerens egen Vægt tidligere var gebyrfri, naar den skete paa Kajmuren ved egne Folk, bliver i Fremtiden herfor, efter en forudgaaende skriftlig Anmodning, et Gebyr af 1 Pfg. pr. 100 kg. at erlægges (§ 27 i. f.).

3) Kranpenge for sværere Gods ved Omladning fra Jernbanevogn til Skib og omvendt er derimod blevet nedsat (§ 28).

4) Minimumsgebyret efter en hvilkensomhelst Tarifsats er for Fremtiden forhøjet fra 30 Pfg. til 50 Pfg. (§ 31).

Det er ikke tilladt Skibe at lægge til Kajen, før de er klare til at losse eller lade. Losse- og Ladefristen begynder at løbe fra det Øjeblik, Skibet lægger til Kajen. Lægger Skibet til efter Kl. 4 Eftm. uden at begynde med Losningen, bliver Losse- og Ladefristen regnet fra næste Morgen Kl. 6. Lægger det til i Løbet af Natten, bliver Tiden før Kl. 6 Morgen ikke medregnet. Saafremt et Skib maa forhales fra en Kajplads til en anden, bliver den dertil medgaaende Tid at fraregne. Saafremt Ladningen eller Losningen er endt, men Lade- eller Lossefristen endnu ikke er udløbet, er Skibet forpligtet til paa Forlangende at forlade Kajen (§ 33 sidste Stk.).

Kajforvaltningen kan bestemme om og under hvilken Forudsætning, der kan gives Henstand med Betalingen.

Deputationen for Handel, Skibsfart og Industri er berettiget til efter derom indgivet Ansøgning at nedsætte eller eftergive de af Kajforvaltningen i Henhold til ovenstaaende (§§ 22 til 30) paalagte Gebyrer,

1) naar der med deres Opkrævning vilde være forbundet en Ubillighed, der strider imod Gebyrordningens Aand,

2) naar Skyldnerens manglende Betalingsevne er godtgjort,

3) naar Gebyrordningens Forudsætninger er tvivlsomme og

4) naar Skyldnerens Erstatningskrav mod Kajforvaltningen giver Anledning til Udligning af Fordringer og Modfordringer.

Deputationen for Handel, Skibsfart og Industri kan overlade sin Ret efter Nr. 1 og 2 til Kajforvaltningen.

Skyldneren, der søger Nedsættelse eller Eftergivelse af Gebyr, er, saafremt Kajforvaltningen fordrer det, forpligtet til i Forvejen fuldt at indbetale dette (§ 38).

Loven af 9. December 1912 angaaende Forhøjelsen af Tonnageafgiften i Hamburg Havn fastsætter en betydelig Forhøjelse af den ved Lov om Tonnageafgiften i Hamburg og Cuxhaven af 12. Februar 1902 fastsatte Afgift.

Sidstnævnte Lov sondrede blot mellem Skibe (Sejl- og Damp-), der var i Besiddelse af Maalebrev, der var gyldigt efter Skibsmaalingsordningen af 1. Marts 1895 § 39 og udstedt før 1. Juli 1895 i Overensstemmelse med tyske Regler, og Skibe, der ikke var i Besiddelse af saadant Maalebrev, idet Loven for de første fastsatte en Afgift af 10 Pfg. pr. cbm. og for de sidste en Afgift af 12 Pfg. pr. cbm. og for Sejlskibe en Afgift af 12 Pfg. pr. cbm.

Saafremt Skibene er i Besiddelse af et Maalebrev som ovennævnte, er Afgiften dog kun henholdsvis 11 Pfg. og 10 Pfg.

Den indtil det halve nedsatte Afgift for Skibe, der falder ind under Loven af 12. Februar 1902 § 2 gælder

Ogsaa efter den ny Lov, idet dog Skibe med et Netto-Rumindhold af indtil 120 cbm., samt Skibe, hvis Ladning udelukkende er indtaget i tyske Havne og som løser denne i Hamburg eller Cuxhaven, ikke mere falder ind under denne Afgiftsberegning, men ligesom Skibe, der kommer med Ladning fra tyske Rhinhavne og i en ikke tysk Havn har indtaget yderligere Ladning, der ad Vandvejen er tilført dem fra tyske Rhinhavne, og hvis hele Ladning udlosses i Hamburg eller Cuxhaven, maa betale en Tonnageafgift af 6 Pfg. pr. cbm. — Denne Afgift bliver dog, naar disse Skibe er i Besiddelse af et Maalebrev, der opfylder de ovennævnte Betingelser, nedsat til 5 Pfg. pr. cbm.

Endelig indeholder den ny Lovs § 4, idet iøvrigt de i den tidligere gældende Lovs § 3 omhandlede Bestemmelser om Fritagelse i visse Tilfælde af Tonnageafgift stadig holdes i Kraft, Bestemmelse om Afrundelse op- eller til 10 Pfg. af Beløb over 5 Pfg.

Dieselmotorskibe.

(Fortsat.)

I Holland bygges der følgende Skibe:

London, som er under Bygning paa Rykee Yard i Rotterdam til Koeniglijke Pakeetvaart. Det er et Skib paa 1,750 Tons DW paa 15' " Dybgang.

Dimensionerne er: Længde 278', Bredde 41', Dybde 19'. Farten skal være 10½ Knob lastet.

Maskineriet bestaar af ét Stk. »Werkspoor« 4-Takts enkeltvirkende Motor paa 1,100 BHK. Den har 6 Cylindre med 22" Diameter. Slaglængden er 39½". Omdrejningerne er 135.

Emanuel Nobel er et Tankmotorskib, som bygges hos Nederlandsche Sheepbow Mj. i Amsterdam til Societé d'Armement et de Commerce i Antwerpen.

Skibets Dimensioner er: Længde 375' Bredde 51', Dybde 29'; dets Displacement er 9,400 Tons og Bæreevnen er 6,300 Tons paa en Dybgang af 23'.

Maskineriet bestaar af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende »Werkspoor«-Motorer, hver paa 1,100 BHK. Maskinrummet er her, som i andre Tankbaade, helt agter og dets hele Længde er kun 26' 6". Hjælpmaskineriet er hovedsagelig drevet ved Hjælp af Damp, og der findes to Hjælpekædler om Bord. Disse to Kædler opvarmes ved Hjælp af »Ekshaustgas« fra Hovedmotoren. Skibet er meget nær færdigt, og en stor Del af Maskinerne er allerede om Bord.

The Anglo Saxon Petroleum Co., som i sin Tid anskaffede sig »Vulcanus« og dermed banede Vejen for Dieselmotoren som Skibsmaskine, har ikke mindre end 4 store Motorskibe under Bygning, og de skal alle være færdige inden Juli 1913.

De fire Baade er alle ens, og de to bygges i Holland, nemlig:

Union og Cassis.

Dimensionerne er: Længde 347', Bredde 45', Dybde 27' 6". Bæreevnen er 5,050 Tons paa 22' Dybgang.

Maskineriet bestaar af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende »Werkspoor«-Motorer, hver paa 6 Cylindre med 20½" Diameter. Slaglængden er 35½" med 135 Omdrejninger i Minuttet, udvikler hver Maskine 850 BHK. Desuden findes om Bord en Hjælpmotor paa 80 BHK, der bl. a. driver en Oljepumpe til Tankenes Tømning med en Ydeevne af 200 Tons i Timen. Gassen fra Motorerne opvarmer en Donkeykedel, som giver Damp til Styremaskine etc. I Havn fyres Kedlen paa sædvanlig Maade med Olje efter »Meyers«-System.

De to andre Baade bygges i Skotland og England, idet Artemis bygges hos Caledon Shipbuilding & Engineering Co. i Dundee, og

Esburna bygges hos Palmers i Yarrow.

Disse to Skibe faar i Modsætning til Søsterskibene i Holland to Stk. »Polar« Motorer fra Stockholm paa ialt 2,000 BHK.

Endelig bygges der i Holland hos Wiltons i Rotter-

dam en mindre Baad ved Navn Jules Henry til det franske Rederi Vimont & Co. i Marseille.

Dimensionerne er: Længde: 250', Bredde 41', Dybde 23' 5½". Bæreevnen paa 19', Dybgang er 2,500 Tons og Farten med lastet Skib er 10½ Knob.

Maskineriet bestaar af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende »Werkspoor«-Motorer paa i alt 1,000 BHK.

I England og Skotland bygges der udover de to ovennævnte Baade til Holland følgende Motorskibe:

Et Motorskib hos Caledon Shipbuilding Co. i Dundee til Messrs. Lane & Mc Andrew i London.

Dimensionerne er: Længde 310', Bredde 46', Dybde 27' Bæreevnen er 5,000 Tons.

Maskineriet bestaar af to Stk. 2-Takts enkeltvirkende »Polar«-Motorer, hver paa 6 Cylindre med 17¼" Diameter og 21¼" Slaglængde. Med 165 Omdrejninger er den samlede Hestekraft 2,000 BHK.

Tyremont, som bygges hos Swan Hunter & Wigham Richardson i Newcastle til Montreal Transportation Co.

Dimensionerne er: Længde 256', Bredde 42' 6", Dybde 19' Bæreevnen er 2,400 Tons.

Maskineriet bestaar af to Stk. 2-Takts Motorer, hver paa 6 Cylindre med 450 mm Diameter og 546 mm Slaglængde.

Swan Hunter bygger ligeledes til det samme Rederi et Skib af omtrent samme Dimensioner, nemlig Længde: 250", Bredde: 42' 6", Dybde: 19' 0", og med samme Bæreevne, 2,400 Tons.

Maskineriet i denne Baad adskiller sig imidlertid fra alle andre Dieselmotorskibe, idet Motorerne ikke er omstyrebare men derimod forsynet med elektrisk Omstyring.

I Frankrig er der et enkelt Motorskib i Arbejde, dets Dimensioner er 350' 0" × 47' 3" × 26' 10".

I Norge har Skibsreder Bryde bestilt et 6,000 Tons Motorskib hos Frederiksstad mekaniske Værksted. Maskineriet skal dog leveres af Krupp i Kiel og bestaa af to af hans 2 Takts Motorer.

I De Forenede Stater er der hos Staten Islands Shipbuilding Co et Tankskib under Bygning til Standard Oil Co.

Dimensionerne er: Længde 200', Bredde 35', Dybde 15' 6". Bæreevnen er 1,500 Tons paa 14' Dybgang.

Maskineriet, som kun gør Tjeneste som Hjælpmaskineri, bestaar af ét Stk. 2-Takts Motor paa 6 Cylindre med 9" Diameter og 13" Slaglængde. Hestekraften er 300 BHK.

(Sluttes.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i den forløbne Uge kun sluttet ganske enkelte Sejlere for Kornlast fra Danmark og Trælaster fra Østnorge, medens Markedet iøvrigt ligger mat, og Rederne fremdeles holder sig tilbage paa Grund af det vinterlige Vejr i Forbindelse med de efter Aarstiden lave Rater for prompt Afskibning.

Forudbefragting fra Bottenhavene har enkelte Redere sluttet, dels pr. f. o. w. og dels pr. senere, medens der mellem de fleste Redere og Befragtere er en Difference af 4 à 5 Frcs. pr. Stdr. i Fordring og Tilbud til franske Kanal- og Vestkysthavne. Der fremkommer stadig flere Bottenhavslaster saavel til Storbritanien, Frankrig og Tyskland, hvorefter man tør haabe, at Markedet bliver godt.

Returfragter Vest fra er fremdeles uforandrede, og skønt der ikke er mange Laster fremme, saa er der dog Bskæftigelse for den lille Flaade, der er i Fart til uforandrede Rater.

Angaaende de mindre Skibe har ogsaa sidste Uge været saa godt som hel livløs; kun fra Kjøbenhavn blev sluttet nogle Skibe for Hvede til ret gode Rater, saaledes til Svendborg 22½ Øre, Trelleborg 20 Øre, Aarhus 22½ Øre. Der

er endnu en Del Ladninger i Markedet for straks Afskibning, ligesom der ogsaa i Maanedens Løb ventes nogle Dampere med en Del Omladning.

Generalforsamlinger.

Prinds Valdemar Foreningen

afholdt den 14. ds. sin aarlige Generalforsamling. Formanden, fhv. Havnefoged Møller aabuede Generalforsamlingen og udtalte sin Glæde over, at Foreningen havde haft et godt Aar. Den havde kunnet opfylde sine Forpligtelser og havde desuden modtaget to Legater, hvorved den yderligere kunde komme trængende Medlemmer eller disses Enker til Hjælp.

Det ene Legat var fra afdøde Enkeru Lind, stort Kr. 5,000, og for at denne Sum ikke skulde formindskes, havde Arvingerne betalt Arveafgiften af Beløbet. Det andet Legat var fra afdøde Købmand Lars Jensen, stort Kr. 2,500. Formanden udtalte Foreningens Tak for disse Legater.

Bøssesfonden havde faaet betydelig større Tilskud i Aar end sædvanlig, og Overskudet i Regnskabsaaret var ogsaa større end sædvanligt, saa der var en Fremgang paa alle Punkter. Til Forlis var intet udbetalt. Foreningen havde 1. Januar d. A. 68 egentlige Medlemmer og understøttede 41 Enker.

Navigationslærer Aruvig oplæste derefter det reviderede Regnskab, der bl. a. viste følgende Indtægter: Kontingent og Indskud Kr. 589.60, bidragydende Medlemmer Kr. 492, Renter Kr. 1,680.79.

Udgifter: Understøttelse til Enker Kr. 2,110, Regningsgæld Kr. 94.73, Lotteri Kr. 67.80, Budløs og Porto Kr. 50, Kassererens Løn Kr. 80, Kassebeholdning Kr. 43.

Foreningens opsparede Formue var Kr. 34,826.65, og Formuefremgangen var Kr. 219.54. Desuden ejede Foreningen Legater, hvis Kapitalformue beløb sig til Kr. 19,396.84.

Bøssesfonden ejede Kr. 1,417. Det vedtoges heraf at uddele til 12 Enker hver 10 Kr., til 5 gamle Medlemmer hver 15 Kr.

Regnskabet godkendtes enstemmigt. Til Bestyrelsen genvalgtes Sejlmager Vald. Nielsen og Skibbygmester And. Jeusen og til Revisorer valgtes Sejlmager Holm Rasmussen og fhv. Skibsfører Knud Thellesen Nielsen.

Der valgtes et Lovudvalg, der skal revidere Foreningens Love. Kassererens Løn forhøjedes fra 80 Kr. til 125 Kr. aarlig.

Paa Forslag af Kaptajn A. Hansen vedtoges det med Akklamation at udnævne Formanden, C. Møller, der i 30 Aar havde været Foreningens Formand og er Medstifter af Foreningen til Æresmedlem.

Møller takkede, gav en kort Oversigt over Foreningens Historie og sluttede med at udbringe et Leve for Prinds Valdemar Foreningen. (»Svendb. Avis«)

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Bugserdamper »Archimedes« af Kjøbenhavn, 11 Reg.-Tons, til Skibsreder Chr. Jensen, Hellerup.

Sandpumpedamper »Christian« af Kjøbenhavn, bygget 1906 i Kjøbenhavn, og forsynet med en 44 HK. Dan-Motor til Fremdrift, og en 10 HK. Dan-Motor til Drift af Winche etc., til Entreprenør F. Hinrichsen, her, for en Købesum af Kr. 21,000.

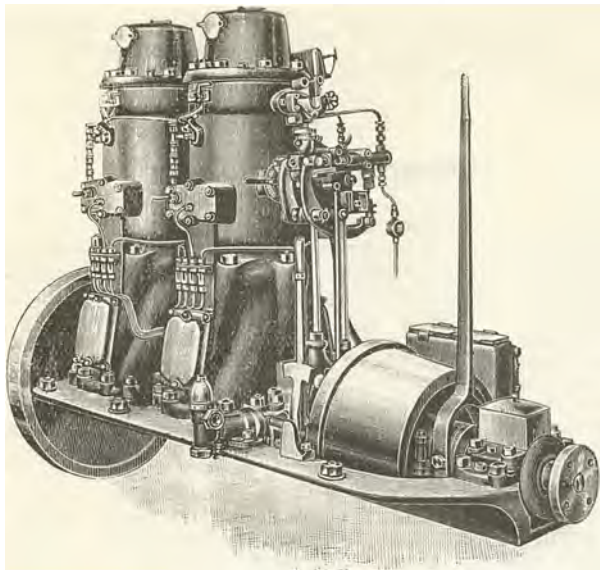
3/m. Skonnert »Rudolf« af Torekow, bygget Nova Scotia 1884, 425 Reg.-Tons og 650 Tons d. w., Klasse 5.6.1.1., til Kaptajn A. Bergqvist m. fl. i Brantevik.

3/m. Skonnert »Ebet« af Klagshamn, 119 Reg.-Tons, bygget Oscarshamn 1905, Klasse 3.3.1.1., til Kaptajn Johan Jönsson m. fl. i Brantevik for en Købesum af Kr. 19,500.

Skibbygmester Chr. Nielsen, Marstal, har i Følge »Æro Avis« faaet Bestilling paa en Skonnert paa c. 90 Brutto Reg. Tons. Skibets Reder bliver Erik B. Kromann og dets Fører S. Pedersen af Krageøns.



Engelsk. ——— **C. H. Funch,**
 Britisk Vice Consul,
 Kongelig edsvoren Translateur og Tolk,
 Toldbodvej 28, 1. Sal,
 træffes 10-1.
 Privat Telefon Hellerup 1152.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 17./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 20./1. Algarve, Borries, pass. Dungeness 14./1. — Anglo Dauc, Pape, ank. Trondhjem 20./1. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Havre 20./1. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 16./1. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 15./1. — Arno, Fischer, pass. Pernis 21./1. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 15./1. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. hertil 20./1. — Beira, Mortensen, afg. Stettin 21./1. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 18./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 16./1. — Chr. Broberg, Henriksen, afg. Antwerpen 14./1. — Christian IX, Halm, ank. hertil 12./1. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 19./1. — Dagmar, Bøgvad, afg. Valencia 20./1. — Douro, Sørensen, pass. Holtenau 21./1. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 21./1. — Florida, Andersen, afg. Grimsby 20./1. — Garonne, Kromann, afg. Tarragona 21./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 16./1. — Hengest, Munk, ank. Riga 20./1. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 18./1. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 17./1. — Jolantha, Kylesbech, ank. Reval 10./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 21./1. — Kentucky, Andresen, afg. Grimsby 16./1. — Kiew, Tønnesen, afg. Rochelle 18./1. — Loire, Craiguou, ank. Windau 11./1. — Louise, Larsen, ank. hertil 21./1. — Louisiana, Ørsted, afg. Horta 16./1. — L. P. Holmblad, Svane, afg. New York 15./1. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 18./1. — Morse, Nellesmann, ank. Lissabon 21./1. — Moskø, Jon Jonsen, ank. hertil 15./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Grimsby 15./1. — Nordjylland, Søberg, pass. Holtenau 15./1. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 21./1. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 19./1. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 18./1. — Pennsylvania, Lissner, afg. Philadelphia 10./1. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 18./1. — Pregel, Iversen, ank. Libau 20./1. — Saga, Hansen, afg. Tunis 15./1. — Saxo, Müller, ank. London 20./1. — Seine, Le Dizes, ank. Windau 20./1. — Texas, Clauson Kaas, afg. Aarhus 21./1. — Tiber, Bech, afg. Reval 20./1. — Tomsk, Wiberg, pass. Brunsbüttel 21./1. — Tula, Therkildsen, ank. hertil 18./1. — Tyr, Thaning, afg. herfra 21./1. — United States, Göttsche, ank. hertil 22./1. — Viking, Tramp, afg. herfra 21./1. — Ehro, Lunge, ank. Newcastle (Seaham) 19./1.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. København 17./1. — Amalienborg afg. Grangemouth 17./1. — Brattingborg ank. København 16./1. — Børglum ank. Hamburg 16./1. — Dansborg ank. Aalborg 19./1. — Elsborg ank. Kalundborg 18./1. — Esrom ank. København 19./1. — Flynderborg afg. Windau 18./1. — Frederiksborg ank. Huelva 11./1. — Guldborg ank. København 17./1. — Gurre ank. Santa Cruz 12./1. — Hammershus afg. Göteborg 16./1. — Harrildsborg ank. Burntisland 18./1. — Hundborg ank. Bergen 10./12. — Jelling pass. Horta 11./1. — Jømsborg ank. Manchester 14./1.

— Jungshoved afg. Madras 8./1. — Jægersborg afg. Blyth 18./1. — Kallundborg ank. Cardiff 14./1. — Kalo pass. Sagres 16./1. — Klampenborg afg. Libau 18./1. — Kronborg afg. Port Said 17./1. — Lejre pass. St. Thomas 15./1. — Marselisborg afg. Port Arthur 16./1. — Næs-borg ank. Windau 13./1. — Randelsborg ank. Riga 13./1. — Silkeborg ank. Savona 17./1. — Skanderborg afg. Newport 8./1. — Skjoldborg pass. Sagres 17./1. — Skodsborg afg. Newport 16./1. — Spigerborg ank. Chantenaug 17./1. — Stegelborg ank. Blyth 11./1. — Stjerneborg ank. Swansea 5./1. — Søborg ank. Cardiff 10./1. — Taarnborg pass. København 19./1. — Tuborg ank. Ghent 19./1. — Ulfborg afg. Cardiff 15./1. — Uranienborg pass. København 17./1. — Vordingborg ank. Kiel 15./1. — Ørkild afg. Dunston 18./1.

Vesterhavet. Johanne Thøgersen, ank. Mariagerfjord 19./1. — Fylla, Brinch, pass. Gibraltar 19./1. for Antwerpen. — Hebe, Gregersen, ank. Aguilas 19./1. — Dagmar, Skou, afg. Methil 18./1. til Esbjerg. — Nordsøen, Gram, ank. Liverpool 17./1. — Nora, Lauritsen, afg. Swansea 17./1. til Palmas. — Inger, Schiff, ank. Bridgeness 17./1. — Laura, Lund, afg. Ceuta 16./1. til Saffi. — Gerda, Iversen, ank. København 16./1. — Nexos, Basse, afg. Newport 21./1. til Port Vendres. — Karla, Mikkelsen, pass. Sagres 20./1. for Algier. — Ellen, Hansen, pass. Corubion 20./1. for Hamburg. — Marie, Nielsen, afg. Malaga 20./1. til Valencia. — Cito, Jepsen, pass. Hirtshals 20./1. til Blyth. — Nerma, Degn, ank. Port Talbot 20./1. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 20./1. — Nautik, Nielsen, afg. Newcastle 19./1. til Cartagena. — Polly, Mathiasen, afg. Burriana 19./1. til Manchester. — Olga, Christensen, pass. Gibraltar 21./1. til Saint Raphael.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Grangemouth 19./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Frederikshavn 19./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Manchester 17./1. — Russ, Petersen, afg. St. Thomas 27./12. til Rosario. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kristiansund 10./1. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Trapani 14./1. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Nørresundby 20./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. La Plata 11./1. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 11./1. — Helmer Mørchh, Thorsøe, ank. Rosario 21./12. — Newa, Dahl, afg. St. Thomas 29./12. til Bahia Blanca.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Gibraltar 21./1. hjemg. — Samui ank. Middlesborough 20./1. udg. — Bandon ank. Bangkok 12./1. udg. — Paugau ank. København 22./1. — Jutlandia pass. Dungeness 20./1. udg. — Selandia afg. Colombo 21./1. udg. — Indien ank. Stettin 15./1. hjemg. — Tranquebar ank. Singapore 21./1. udg. — Cathay afg. Port Said 18./1. hjemg. — Chumpon afg. Dakar 15./1. udg. — Kina ank. Neapel 15./1. hjemg. — Arabien afg. Nanaim 30./12. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Rotterdam 19./1. hjemg. — St. Croix afg. Demerare 14./1. udg. — St. Jan afg. Portland 11./1. udg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Genua 20./1. — Martha, Christensen, ank. Dundee 17./1. — Elna, Rathje, ank. Bordeaux 14./1. — Therese, Pedersen, afg. Stax 15./1. — Harriet, Larsen, ank. Grangemouth 14./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Palamos 21./1. — Simone, Møller, afg. Aguilas 17./1. — Jeanne, Olsen, afg. Sunderland 17./1. — Vera, Rise, afg. Swansea 21./1. — Daisy, Jørgensen, ank. Tunis 20./1. — Annine, Leth, afg. Palamos 13./1. — Kamma, Løffler, afg. Almeria 18./1. — Betty, Lagesen, ank. Swansea 13./1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Cardiff 19./1. — London, Bom, ank. Kustendje 17./1. — Paris, Tholander, ank. København 19./1. — Bryssel, Kaas, ank. Rufisque 16./1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rio de Janeiro 18./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. New York 19./1. — Roma, v. Thun, afg. Valencia 15./1. til Manchester.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 20./1. til København. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 18./1. til Dunkerque. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 21./1. til Gjedser.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Manchester 16./1. — Sara, Jensen, ank. Odense 21./1. — Helene, Sørensen, ank. Aalborg 19./1. — Ragnhild, Schultz, afg. Nizza 19./1. — Valborg, Hansen, ank. Blyth 17./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Horsens 18./1. — Estrid, Hansen, ank. Rouen 14./1. — Agnete, Dam, ank. Rouen 17./1. — Gunhild, Hansen, ank. Burntisland 19./1. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 18./1. — Alice, Jørgensen, afg. Seaham 18./1.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Rufisque 13./1. — Holland, Poulsen, ank. Karrebæksminde 21./1. — England, Andersen, ank. Blyth 19./1.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Man-

(Fortsættes efter »Danske Havne«.)

99. Tyskland. Eider Gallot. Fyr- og Lodsskib midlertidig inddraget. Afmærkning upaa Hvidebj. Paa Grund af Is er Fyr- og Lodsskibet Eider-Gallot inddraget, 54° 14' N. 8° 37' E., og Afmærkningerne paa W.-Kysten af Slesvig og Holsten er ubaarelige.

100. Holland. Zeegat van Brouwerstaven. Oost-Hellegat. Vrag borttaget. Vraget imellem Lystønde Nr. 3 og Spidstønde Nr. 4 i Oost-Hellegat er borttaget og Afmærkningerne inddraget. 51° 41' N. 4° 23' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 6. Kjøbenhavn 1913.)

101. Vester-Schelde. Afmærkning forandret. I Vester-Schelde er foretaget følgende Forandringer: 1) Spidstønde Nr. 4 ligger i 8 m Vand paa 51° 0' N. 3° 41' 50" E. 2) Rad og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 3 med Diamant ligger i 8 m Vand paa 51° 23' 49" N. 3° 44' 24" E. 3) Sort Lystønde B med Ballon ligger i 7 m Vand paa 51° 29' 13" N. 3° 44' 24" E. og har nu Nr. 4. 4) Spidstønde B med Ballon ligger i 7 m Vand paa 51° 29' 57" N. 3° 47' 52" E. 5) Spidstønde Nr. 1 ligger i 10 m Vand paa 51° 22' 48" N. 3° 48' 41" E. 6) Spidstønde Nr. 2 ligger i 12 m Vand paa 51° 26' 23" N. 3° 58' 48" E. 7) Stumpønde Nr. 5 er udlagt i 12 m Vand paa 51° 22' 52" N. 3° 44' 35" E. 8) Spidstønde Nr. 1a er udlagt i 6 m Vand paa 51° 22' 17" N. 3° 49' 58" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1493. Kjøbenhavn 1912.)

102. England. Themsens Princes Channel. Vrag borttaget. Vraget af Søfartstøjet »Llanac«, som laa 0 m Sm 162° fra Gibraltar Baake, er borttaget og Afmærkningerne inddraget. 51° 28' 54" N. 1° 11' 06" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3013. Kjøbenhavn 1912.)

103. Herwich Indsejling. South Cutler Tønde flyttet. South Cutler røde Spidstønde med Ballon er flyttet 0 m Sm SE. efter, den ligger nu i c. 7 m Vand 3 m Sm 95° (m. v. S. E. t. S. 3/4 S.) fra Klokketårnet paa Felix Hotel i Felixstøve, S. for den nyfundne Grund, som kun har 5 m Vand. 51° 57' 22" N. 1° 27' 18" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3017. Kjøbenhavn 1912.)

104. Yarrowthaven. Indløbet spærret. Indløbet til Havnen er spærret af Vraget af Danperou »Gaugeren«, 52° 34' 2" N. 1° 44' 2" E.

105. Immingham Dok. Havsignalet forandret. Navsignalet, for at Vandstanden i Dokken og paa Floden er ens, gives fremtidig med 2 røde Lantener over 1 hvidt i Stedet for med 3 røde Lantener. Dokken: 53° 37' 4" N. 0° 11' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2354. Pkt. A 3. Kjøbenhavn 1912.)

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

106. Frankrig. Havre. Vrag afmærket. Fiskerifartøjet Sainte Anne er sunket i Havre Forhavet c. 400 m 115° (m. v. S. E. 2/4 E.) fra N.-Ørningingen. Kun Masten er over Vandet ved Højrvaade. 40 m 205° fra Vraget er udlagt en grøn Lystønde, der viser rødt. Fast Lys. 49° 29' 07" N. 0° 05' 47" E.

107. England. Kanal Øerne. Alderney. Quenard Point. Frys Bælgeland. Quenard Point. Hvide Lyntår ligger 305 m 266° (m. v. t. N.) fra Flaagslangen paa Quenard Point og 149° (m. v. S. t. E. 7/8 E.) fra N.-Enden af den lille Ø paa W.-Siden af Gats bay. 49° 43' 34" N. 2° 09' 55" W. Hfgr. eur. Kort Nr. 2669. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3060. Kjøbenhavn 1912.)

108. Bristol Kanal. Barry Red. Vrag. Vraget af Damperen Hebbomas er sunket paa Barry Red. En Mast er over Vandet. 20 m N. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde 0 m Sm 113° (m. v. S. E. 1/2 E.) fra Fyret paa Barry W.-Pior. Et Mærkeskib, der viser de foreskrevne Signaler, er udlagt ved Vraget. 51° 23' N. 3° 14' W.

109. Menai Strøde. Friars Weir. Fyr tændt. Paa Yderenden af Beddingen til Redningsbaaden ved Friars Weir er tændt 2 røde, faste Fyr. Det ene Is i over det andet. 53° 16' 3/4" N. 4° 04' 3/4" W.

110. Skotland. Lamash. Vrag uskadeligt. Vraget af Skibet Janet Mc Nicol, som ligger 0 m Sm 215° (m. v. S. W. 3/4 W.) fra Baadeddingen paa N.W.-Siden af Holy Island, er ubarligt for Søfalden. Der er c. 15 m Vand over Vraget, og Afmærkningerne er inddraget. 55° 31' 1/2" N. 5° 06' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2392. Kjøbenhavn 1907.)

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø-Kyst.

111. Frankrig. Ile d'Aix. Vragtønde ombyttet med Lystønde. Den grønne Tønde ved Vraget af Damperen »Aranas«, som ligger c. 750 m W. for Ile d'Aix Fyr, er ombyttet med en grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 46° 00' 38" N. 1° 11' 23" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2844. Kjøbenhavn 1912.)

112. Spanien N.-Kyst. Benmo. Oplysning om Fyr. 1) Fyret paa Losas (Rosape) Pynt staar 0 m Sm 121° (m. v. S. E. 1/2 S.) fra den magnetiske Pille NW. for Benmo.

2) Fyret paa Bolgeulydøren staar 0 m Sm 127° (m. v. S. E. 1/2 S.) fra den magnetiske Pille. Fyret er forandret, saa at Lyset er:

1. rødt i Pøllinger fra 180° til 225°.
2. grønt i — 225° gennem 0° til 45°.
3. hvidt i — 45° til 90°.

c. 43° 25' 1/4" N. 2° 43' 1/4" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3028. Kjøbenhavn 1912.)

113. Afrika. Lévrier Bugt. Cansado Pynt og Etienne Havn. Fyr tændt. 1) Det hvide, faste Fyr paa Cansado Pynt, som har været slukket siden 1909, er atter tændt. Flaammens Højde: 18 m. Lysverge: 14 Sm. 20° 51' 17" N. 17° 01' 51" W.

2) Ved Etienne Havn 340° (m. v. S. N. 1/2 W.) fra Cansado Fyr er tændt et hvidt, fast Fyr. Flaammens Højde: 24 m. Lysverge: 4 Sm. Fyrets nøjagtige Plads er ikke angivet.

114. Liberia. Monrovia. Radiotelegraf-Stationen. Paa Grund af hyppige stærke atmosfæriske Forskyrreiser er Monrovia-Radiotelegraf-Stationen fra 1ste Februar 1913 kun aabnet fra Kl. 7 til 9 om Formiddagen og fra Kl. 11 til 1 om Natten eller Greenwich Tid. 6° 19' N. 10° 48' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2167. Kjøbenhavn 1912.)

115. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Newport. Goat Island. Shoal Fyr. Taagsignal forandret. Omtrænt den 1ste Februar 1913 forandres Taagsignalet ved Goat Island Shoal Fyr saaledes: at Klokkeren giver 7-0-Slag hver 10 Sek., de 2 Slag tager 2 1/2 Sek., Pause 7 1/2 Sek., 41° 28' 58" N. 71° 19' 40" W.

116. New York. East River. Negro Point. Fyr- og Taagsignal-Station oprettes. Omtrænt den 20de Januar 1913 tændes et hvidt Fyr med 2-Formørkelser hver 2 Sek., Lys i Sek., Mørke i Sek. paa Negro Point. Fyret vises fra en rød Baake, som staar 310 (m. v. N. E. 1/2 N.) fra den presbyterianiske Kirke (Astoria) og 61° (m. v. S. N. 3/4 N.) fra Hell Gate Fyr. Taagsignalet gives med Klokke, 7-0-Slag hver 15 Sek., 40° 46' 52" N. 73° 55' 40" W.

117. Virginia. Assateague Ankerplads. Forandring af Fyr opst. Forandringen af Fyrene ved Assateague Ankerplads er opst indtil videre. Ankerpladsen: 37° 52' 1/2" N. 75° 21' 1/2" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2737. Kjøbenhavn 1912.)

118. Chesapeake Bugt. Vrag borttaget. Vraget af Helen Thomas i Indløbet til Chesapeake Bugt er borttaget og Afmærkningerne inddraget. 37° 00' 44" N. 75° 58' 25" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2177. Kjøbenhavn 1912.)

VII. Meksikanske Havbuget, Karabiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

119. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West Indsejling. Eastern Dry Rocks. Baake genopført. Østern Dry Rocks Baake Nr. 4 med cylindrisk Bur paa Toppen er genopført. 24° 27' 35" N. 81° 50' 50" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2253. Kjøbenhavn 1911.)

120. Florida. Florida Reefs. Key West. Sand Key Channel. Middle Ground. Baake genopført. Middle Ground Baake 3. del er hvid med sort Bur paa Toppen, er genopført. Middle Ground: 24° 28' 55" N. 81° 52' 57" W.

121. Florida. Florida Keys. Tortugas. Tønde inddraget. Long Key Shoal Northwest End Tønde 3 er permanent inddraget. 24° 38' 09" N. 82° 52' 51" W.

122. Florida. Cedar Keys. Dredged Cut Baake forandret Farve. Dredged Cut Baake er nu rød i Stedet for sort. 29° 07' 38" N. 83° 02' 38" W.

123. Florida. St. Andrews Bugt. Fyr tændt. Følgende Fyr er tændt: 1) Dyers Point Shoal røde, faste Fyr. 30° 10' 36" N. 83° 44' 03" W. 2) Sulphur Point Shoal hvide, faste Fyr. 30° 11' 25" N. 83° 44' 12" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 17. Kjøbenhavn 1913.)

124. Mexico. Veracruz. Fyr forandret. Fyret paa Yderenden af den NE-lige Bolgeulyd ved Veracruz Havn er forandret til et grønt, fast Fyr. Flaammens Højde: 10 m. Synsvide: 5 Sm. 19° 12' N. 96° 07' 1/2" W.

125. Karabiske Hav. Honduras N. Swan Islands SE. Grund rapporteret. En Klippegrund med c. 13 m Vand er af Forenen »Samar« rapporteret at ligge paa 17° 02' N. 89° 51' W. Der er sandsynligvis mindre Vand paa Grunden.

fixed white light will be replaced by a group occulting white light showing a group of two eclipses every twenty seconds, thus:

Light.	eclipse.	light.	eclipse.
8 secs.	4 secs.	4 secs.	4 secs.

Remarks. Further Notice will be given. (Notice No. 1668 of 1912, dated 7th December.) Publications. List of Lights, Part V, 1912. No. 2177. Red Sea Pilot, 1909, page 123.

No. 1667. Japan, Kiusiu—Kagosima Kaiwan. Kami ze—Light established. Position. On southern end of 23-foot islet. Lat. 31° 34' 00" N., long. 130° 35' 10" E., on chart No. 372. Abridged description. Lt. F. 28 ft., vis. 10 m. (U.). Details: Character. A fixed white light. Elevation 28 feet. Visibility 10 miles. Power. 200 candles. Structure. White post, 24 feet in height to centre of lantern. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 1667 of 1912, dated 7th December.)

Charts affected. No. 372, Kagosima kaiwan. No. 1648, Onumi kaikyō to Oshima. No. 358. Western coasts of Kiusiu and Nippon. No. 2412. Amoy to Nagasaki. Publications. List of Lights, Part VI, 1912, page 179. Japan. Korea, &c., 1904, page 519.

No. 1748. Indian Ocean, Seychelles Group—Mahé Island. Police Point—Intended Light. Position. On summit of point. Lat. 4° 48' 00" S., long. 55° 31' 10" E., on chart No. 1072. Date of exhibition. On or about the 1st January 1913. Abridged description. Lt. F., 327 ft., vis. 12 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 327 feet. Visibility. 12 miles, from 263° (S. 85° W. Mag.), through west, north, and east, to 93° (S. 85° E. Mag.) Structure. Masonry pillar. Remarks. This light will be known as "Point Capucin light." No further notice will be given. Variation. 2° W. (Notice No. 1748 of 1912, dated 30th December.)

Charts affected. No. 1072, Mahé island and approaches. No. 721, Seychelles group, &c. No. 2899, Chagos archipelago to Madagascar. Publications. List of Lights, Part VI, 1912, page 23. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 49.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Januar. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	120 ¹ / ₂	120 ³ / ₄	120 ³ / ₄
Danmark	119 — ¹ / ₂	119 ³ / ₄	119 ¹ / ₂
Norden	129 — ¹ / ₂	128 ³ / ₄	129
Gorm	—	—	—
Carl	130 — ¹ / ₄	130	131
Dannebrog	138 ¹ / ₂ — 138	137 ³ / ₄	138
Skjold	113 — ¹ / ₄	113	113 ¹ / ₄
Urania	42 ¹ / ₄	42	42 ¹ / ₂
Neptun	131 ³ / ₄ — 132	131 ³ / ₄	132
Dampsk. af 1896	134 — ¹ / ₄	133 ³ / ₄	134
Hejmdal	—	133	139
Østasiatiske	140 ³ / ₄	140 ¹ / ₂	140 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	133 ¹ / ₂	134
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	82 — 83	82 ³ / ₄	83
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	93 ³ / ₄	93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie.	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	95
4% — — 1.	—	95	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89	91
4% — —	—	89	91
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	86 ³ / ₄	88 ¹ / ₄
4% Østift. Kreditf.	—	92	92 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	144	144 ¹ / ₂
Privatbank	—	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₂
Landmandsbank	144	144	144 ¹ / ₄
Handelsbank	147	146 ³ / ₄	147 ¹ / ₄
Grundejerbank	17	16 ³ / ₄	17
Burm. & Wain	100 — ¹ / ₄	100 ¹ / ₄	100 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	113 — ¹ / ₂	113 ¹ / ₂	113 ³ / ₄
Sukkerfabr.	234 ¹ / ₄ — ³ / ₄	234 ¹ / ₂	234 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	209 ¹ / ₂ 210	210	210 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 22. Januar 1913

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.24	18.19
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Januar 1913.

Russiske Noter	215.95
4% Russiske Consols	90.40
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	87.75
5% Mexikanske 1899	99.75
5% Rumænske Stats	99.70
4% — — 1890	93.90

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

„Forenede Dampsk.“ 268,000, „Danmark“ 76,000, „Norden“ 120,000, „Carl“ 48,000, „Dannebrog“ 220,000, „Skjold“ 72,000, „Urania“ 16,000, „Dampskib. af 1896“ 96,000, „Hejmdal“ 81,000, „Gorm“ 52,000, „Neptun“ 104,000, „Dansk-russisk“ 276,000, „Østasiatisk“ 236,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden p. a Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — 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>	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køthalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	<p>Maskinværksteder Køthalingsplads 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>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<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>Køthalingsplads, 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>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	<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>	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	<p>Maskinværksted, Køthalingsplads. 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 Lastningskostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande: i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning 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 Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan laas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibi-byggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dyb-gaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 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, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndtMaaned 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 vissennærmerer Regler for Varer, der inden 3 MaanederefterIndførslen 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 vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs hegge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staa-skibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugser-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste 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. Portaabin- gens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugsørdamper ufornøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsøring: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 1 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsøring: Faste, billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejsværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerenes 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 Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsøring: For Bugsøring fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre 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 Hav-nens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugsøringbaade

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1908.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

chester 21./1. — Svend, Schmidt, afg. Seaham 18./1. — Urania, Clausen, afg. Frederikshald 22./1.

Dansk Rederiaktieselskab. Thorvaldsen, Stefken, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Nordpol, Holst, ank. Helsingør 11./1.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 19./1. — Europa, Hansen, afg. Brügge 18./1. — Frankrig, Friis, afg. Aarhus 20./1. Tyskland, Danstrup, afg. Achilles de Cuba 31./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Antwerpen 18./1. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 21./1.

Dania. Ely, Nielsen, ank. til Newcastle 16./1. — Nelly, Clausen, afg. Torreveja 18./1. til Norge. — Fanny, Duhn, ank. Cardiff 10./1. — Lilly, Sørensen, afg. Torreveja 18./1. til Norge. — Alexy, Sørensen, ank. Malaga 10./1. — Dagny, Clausen, ank. Gotland 20./1. — Mary, Sørensen, afg. Limerick 21./1. til Grimsby.

Sejlskibe.

Svendborg. Adolf, Jensen, ank. Cappel 14./1. — Otto, Larsen, ank. Kalundborg Fjord 14./1. — Gaea, Petersen, ank. Kjøbenhavn 15./1. — Agnes, Nielsen, ank. Cowarty 15./1. — Delos, Hansen, ank. Randers 15./1. — Martin, Wilde, ank. Flensborg 16./1. — Yrsa, Sørensen, ank. Livorno 17./1. — Erhardt, Larsen, ank. Rotterdam 19./1. — Clytia, Jensen, ank. Aarhus 20./1. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Hartlepool 19./1.

Æro. Fuglen, Schmidt, ank. Langesund 14./1. — Dannebrog, Bager, afg. Marstal 14./1. til Cadix. — Caroline Kock, Rasmussen, pass. Prawle Point 14./1. for Hamburg. — Sejerskransen, Friis, ank. Fowey 14./1. — Danmark, Nielsen, ank. South Alloo 14./1. — Emanuel, Kastrup, pass. Dungeness 12./1. for Gothenburg. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Lizard 15./1. for Hamburg. — Venus, Haagensen, er ank. Middelsborough. — Aerial, Christensen, ank. Grangemouth 16./1. — Arietis, Raahauge, ank. Libau 16./1. — Merkur, Christensen, ank. Jersey 16./1. — Thor, Petersen, pass. Cuxhaven 16./1. for Maracaibo. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Kalundborg 17./1. — Bonavista, Christensen, er ank. Cardiff. — Hans, Kuudsen, ank. Rio Grade do Sul 17./1. — Amor, Hansen, ank. Middelsborough 17./1. — Yrsa afg. Portland 15./1. til Åhus. — Ami, Albertsen, ank. Marstal 18./1. — Nicoline, Hansen, ank. Marstal 18./1.

INDHOLD:

Ved Aarskiftet (Fortsat). — Kjøbenhavn, den 23. Januar 1913. — Ny Bestemmelser angaaende Hamburgs Havn. — Dieselmotorskibe (Fortsat). — Frugtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibselferretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Telegramadr. „Smith. Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith. Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

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.
Carlhoffermann, Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

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

VÆGGELUS: Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid- der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparereres.

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

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

Ingen Vidræmme.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Auktion.

Lørdagen den 25. Januar 1913 Kl. 2 Eftm. afholdes offentlig Auktion paa Beddingen ved Østrø Havn i Aalborg over havareret 3/4 Skonnert „Ceres“ af Brantevik, drægtig 159 Reg. Tons, bygget i Marstal Aar 1891 af Eg. i den Stand, som den forefindes heustaende paa Aalborg Havns Bedding. Ifølge Fuldmagt

Chr. Jensen, Skibsmægler, Aalborg.

Pramme eller Lægtene,

som laster fra 100/200 Tons d. w. ønskes tilleje fra medio September til medio December. Pris pr. Uge samt øvrige Oplysninger bedes under Bill. nrk. „Lægtene“ indlagt paa dette Blads Kontor snarest.

ALT Kobberrørsarbejde udføres hurtigt og solidt, saavel i Reparationer som nyt Arbejde. Ligeledes Ventiler og Hæner og alt Arbejde til Skibe som henhører under nævnte Fag.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobberrørmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

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.

Skibshypothekbanken

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD,

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

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Hill-Madsen

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 6269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

SKIBSREDE:

„Det er den bedste Ting, som nogensinde er bleven sat ind i en Baud.“
„Jack.“
Den har betalt sig selv mangedobelt, sparer Dage paa Reisen, for ikke at nævne hvad Assurandørerne har sparet i Dælskader eller værre.“



COUVES' automatisk BØLGEDÆMPER.

MATROS:

„Og den gør behagelig og tor for og agter i det værste Uvejr. Jeg og mine kammerater kan bedre gaa omkring paa Dækket. Bauden styrer bedre, behøver ikke at blive hivet paa og er i det hele taget en bedre Skude.“

Eneste Fabrikant: LOVERIDGE Ltd DOCKS, CARDIFF

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A/S Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.



Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ships“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenseltners Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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



Fabriken Dansk Maskinpakning A/S Danske Maskin- og Kedeldørspakninger, billigere og bedre end Udlandets.

Faas hos alle Maskinforhandlere Landet over.

Støt dansk Industri.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDELS Svendborg.



**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering. Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufwareförbund

Telegrafadress: Stufwareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örneköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tif. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann) Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“.

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

AXEL LUND A/S

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

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

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 Vachtklub

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

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

Kommissioner udføres. Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel. Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR Tif. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg. Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

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

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

Fraissinets Patent Varmlufts-Fejeapparat
for Røg- og Vandrørskedler.
1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra
Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29
Telegr. „Ott Friedrichshof“

KELVIN-MOTOREN
Guldmedaille 1912.
Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftssikker og enkel.
Talrige anbefalinger foreligger.
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.**

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmlørende Skiver.
— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.
Galvaniserede Smedejerns
Talje Blokke.

Davey & Co.
London, Ltd.
88, West India Dock Road,
London E.
Telegrams: „Acclav“, London
og
13, King Street, Liverpool.



Nr. 544.
StaalCentre.
Nr. 620.
Bronze Centre.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marsilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Januar 1913

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blåses Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.

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



¶ Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 evropæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

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

<p>Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p> 	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	---	---

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

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

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

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.

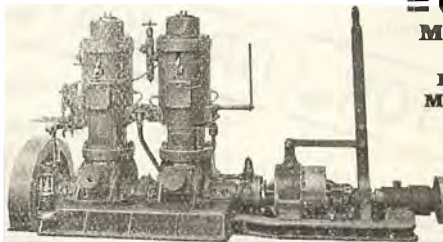
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

**Københavns Uddampnings- og
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138

Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Toilet. Hentes og bringes samme Dag.

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

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



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

TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

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

Stor-Smedie for Udørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 Flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Officielle Bekendtgørelser.

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 1912 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

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

Justitsministeriet, den 10. Januar 1913.

Bülow.

V. Topsøe-Jensen.
Fm.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bugserdamper købes.

En god Bugserdamper paa 160 à 200 effekt. Hestes Kraft, med moderne brændselsbesparende Maskine og med Vandtanke til agterud at kunne lettes til ca. 5½ og sænkes til 7½ à 8 Fod engelsk, købes. Svar med Beskrivelse, Fotografi og Prisopgave bedes sendt til Carl Jul. Olsen, Havnegade 7, København, inden 10. Februar.

RATIN



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

1 Fartøj indtil 20 Tons,
og som ligger højest 6 Fod
med fuld Last, ønskes til Købs.
Odgaard Teglværk
pr. Hvidbjerg.



THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsøevne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreøevne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Magelligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS, TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 30. Januar 1913.

Spørgsmaalet om Navigationssagen, eller rettere Navigations- og Søneringsagen, er endelig rykket ind i en Fase, der gør det berettiget at forvente, at man nu snart staar overfor en Løsning. Den nødvendige Betingelse for en saadan Forventning maatte naturligvis være den, at det sidste Kommissionsarbejde i alt væsentligt fremtraadte som et samlet Hele uden dybtgaende Divergenser, og denne Betingelse er altsaa opfyldt, thi fraset det ganske isolerede Maskinmesterspørgsmaal i Søneringsagen fremtræder Kommissionens Arbejde jo som to Lovudkast, om hvilke Medlemmerne er naaet til Enighed. Om Betingelsen nu ogsaa er tilstrækkelig, derom vil naturligvis først den kommende Tid kunne give sikker Oplysning; vore Læsere vil imidlertid af Lovudkastenes Tekst, der nu gennem en Række Numre har været gengivet her i Bladet, have haft Lejlighed til at danne sig et Skøn i saa Henseende.

Fra de fleste, eller maaske i Grunden fra alle Sider vil man nu vistnok kunne mødes i den Opfattelse, at Kommissionen, naar fornødent Hensyn tages til de Vanskeligheder dens Opgave efter Emnernes Natur og Sagens lange og trange Forhistorie maatte føre med sig, gennemgaende har haft en heldig Haand. Ikke heller kan man være blind for, at der i Kommissionen fra alle Sider maa være udvist en hel Del Resignation i Forbindelse med god Vilje til at fremskaffe et virkeligt Resultat.

I det efterfølgende skal vi kortelig pege paa nogle af de Hovedindtryk, som de offentliggjorte Lovudkast synes at maatte fremkalde, idet vi foreløbig væsentligst skal holde os til Udkastet til Eksamenloven, saaledes at Søneringsudkastet blot berøres paa de Punkter, hvor den nære Forbindelse mellem de to Grene af Kommissionsarbejdet gør dette nødvendigt.

Hvad den mindre Skibsfarts Interesser angaar, da falder det straks i Øjnene, at Kommissionsarbejdet har taget Sigte paa at imødekomme det længe og inderligt nærede Ønske om at udvide den indskrænkede Fart til dennes naturlige Grænser mod Øst og Nord ved at medtage hele Østersøen med Finskebugten og Bottenhavet. Hovedbetingelsen for at føre Skib i denne ny »indskrænkede Fart« er Sætteskipperprøven, som udvides noget fra det nuværende for dem, der fremtidig skal tage Eksamen bl. a. — som det oplyses i Betænkningen — under Hensyn til Føringen af Skibsdagbogen; til den, der har den nugældende Eksamen af samme Navn, stilles derimod ingen ny Betingelser for at opnaa den udvidede Ret. Til Brug for den helt hjemlige Fart, den saakaldte udvidede Kystfart (begrænset af Linierne Texel—Lindesnæs og Kalmar—Rügenwalde) er indrettet en særlig Eksamen kaldet Kysts skipperprøven, der efter Betænkningen i det væsentlige vil svare til den nuværende Sætteskipperprøve, dog saaledes at Fordringerne i Navigation indskrænkes noget. Begge disse Prøver, der iøvrigt ses at skulle benyttes ogsaa som Fiskereksaminer, vil sikkert finde en velvillig Modtagelse hos de interesserede Kredse. Til dem, men ikke som tvungent Led, slutter sig Tillægsprøven i Motorlære.

Forinden vi gaar over til at beskæftige os med den egentlige Styrmands- og Skibsføreruddannelse er det værd at pege paa, at de detaljerede Eksamensfordrin-

ger efter Udkastet fastsættes ved kgl. Anordning, alene Fagene ved de enkelte Eksaminer er nævnt i selve Loven. Det er klart, at der overfor en saadan Ordning vil kunne komme nogen Betænkelse til Orde, men i sig selv er Ændringen et Fremskridt, og ved et godt og loyalt Samarbejde mellem Administrationen og Skibsfarten skulde disse Betæneligheder synes minimale. Fra alle Sider i Skibsfarten vil man Fremskridt, men netop i Sammenhæng med Spørgsmaalet om den fremtidige Fastsættelse af Eksamenskravene skal det dog paa dette Sted understreges, at de Fremskridt man fra alle Sider indenfor Skibsfarten er enig om, er den harmoniske Udvikling i Trit med Skibsfartens egen Udvikling og ingenlunde en Udvikling i Spring — »Forord bryder ingen Trætte« er der noget der hedder.

Den egentlige Navigationsuddannelse er betegnet ved de tre tilbageværende Eksaminer, som Udkastet omhandler: Styrmandseksamen, Den almindelige Skibsførereksamen og Den udvidede Skibsførereksamen.

Styrmandseksamen skal i Følge Betænkningen ikke fjerne sig væsentligt fra den nuværende almindelige Styrmandseksamen, men det skal tilstræbes, at den faar en mere elementær Karakter af Hensyn til, at den ikke længere bliver det afsluttende Led. Samtidig er Eksamen moderniseret med Læreemnerne Engelsk og Sømandskab; det første af disse betegner en helt ny Fordring, Sømandskab derimod kun til en vis Grad, idet Søvejsreglerne ses at være medindbefattet derunder. Begge Fag skal dog kun gives et stærkt begrænset Omfang. Endvidere fremtræder Naturlære, der tidligere har været indbefattet i ikke ringe Omfang i Maskinlæren, Navigationen og Vejlæren, nu som et selvstændigt Fag.

Den almindelige Skibsførereksamen synes i flere Henseender at kunne stilles ved Siden af den nuværende udvidede Styrmandseksamen; saaledes genfindes her alle fire Fag fra denne sidste. Ny er dog Læreemnerne Dansk, for hvilket man vistnok fra alle Sider har megen Interesse, og desuden Sømandskab og Sundhedslære. Der er ikke i Betænkningen taget Standpunkt til Enkelthederne i de Fordringer, der tænkes opstillet, i hvilken Henseende der henvises til, at det drejer sig om »en ny« Eksamen, for hvilken den nuværende udvidede Styrmandseksamen kun delvis kan tjene til Forbillede, men da det af Lovudkastets 3dje Afsnit Eksamensordningen ses, at Eksamen skal afholdes to Gange om Aaret ved hver af Navigationsskolerne, tør man antagelig gaa ud fra, at Fordringerne regnes at kunne tilpasses til et seks Maaneders Kursus.

Den udvidede Skibsførereksamen synes efter Lovudkastet og Betænkningen at have Krav paa at betegnes som Navigatorstandens frivillige Højskoleeksamen. Læreemnerne er Engelsk, Tysk, Søret og Handelslære, Matematik og Naturlære, Navigation og maritim Teknik. Prøve kan aflægges i hvert Fag for sig, dog at Prøve i Navigation og maritim Teknik kun kan aflægges efter at Proven i Matematik og Naturlære er bestaaet. Heller ikke med Hensyn til denne Eksamen er de afgrænsende Rammer for Fordringerne angivet.

Vender man Blikket fra selve Eksaminerne til de Fartsbetingelser, Eksaminanderne skal opfylde for

at kunne stedes til disse, da finder man gennem Udkastet og dettes Motiver en tydelig Bestræbelse efter at nærme sig det mest mulige til det Princip, at den Søfart, der belinger Retten til at løse Sønæringsbevis, skal være overstaaet inden Eksamen. Helt er dette gennemført ved Kystskipperprøven, Sætteskipperprøven og Styrmandseksamen, hvor der forlanges en Søfart henholdsvis af tre, fire og fire Aar. For de første Prøvers Vedkommende er dette nyt, og for Styrmandseksamen, som bekendt, en Forøgelse af den nu forlangte Søfart fra tre til fire Aar, men til Genæld kan Eksaminanden altsaa straks tage Styrmandshyre, naar han kommer fra Skolen, medens der i Øjeblikket forlanges fem Aars Fart for at faa Beviset som Styrmand. Vi tror disse Fartsbetingelser i det hele vil vinde Bifald; derimod vil der maaske være noget dette Meninger om, hvorvidt det er rigtigt, at den forlangte Matrosfart i Sejlskibe er opretholdt i ganske samme Omfang som nu. Alle vil ganske vist være enige om dens Betydning, men det bliver vanskeligere og vanskeligere at faa Matrosfart i danske Sejlskibe, og i en Periode, hvor der ikke længere er Overflod paa Søfolk opdraget efter den gammeldags Skole, kan det, fra et Rederstandpunkt set, i al Fald kun være en tvivlsom Glæde, hvis de unge Søfolk i større Antal søger Hyre med fremmede for at opnaa den forlangte Matrosfart. For at komme til Skibsførereksamen forlanges yderligere Søfart, et Aars Styrmandsfart eller Sætteskipperfart, hvilket dog kun er Halvdelen af den Fartstid, der skal til efter bestaaet Styrmandseksamen for at løse Førerpapirerne. Dette Princip, der er nyt, er efter Betænkningen et meget betydningsfuldt Punkt i Lovudkastets Program for Navigatøruddannelsen; baade Flertal og Mindretal i den forrige Kommission om Navigations- og Sønæringsvæsenet af 1904 ansaa det, som det vil erindres, for formaalstjenligt at bryde med den gamle Ordning i denne Henseende, om end i forskellig Grad. Medens Flertallet forlangte to Aars Fart mellem Eksaminerne, vilde Mindretallet nøjes med et, og det er altsaa dette Standpunkt, den sidste Kommissions Medlemmer har samlet sig om. Rigtigheden af Hovedsynspunktet i Betænkningen, der er dette, at en Deling af de tvungne Eksaminer er en Nødvendighed, naar man skal naa et mere tilfredsstillende Resultat af Undervisningen, kan vel nu næppe betvivles, men der gøres i Motiverne ogsaa et andet Synspunkt gældende, der ganske vist er et Uddannelsesspørgsmaal, men dog samtidig et Sønæringsspørgsmaal. Ræsonnementet i denne Henseende er da dette, at de unge Mennesker, der udgaar fra Skolerne med Styrmandseksamen lettere vil kunne opnaa den Styrmandsfart, der forlanges for at komme til Skibsførereksamen, ved at tage Hyre i Sejlskibene, hvad der dels er at foretrække, fordi Sejlskibsuuddannelsen i de unge Aar er den bedste Uddannelse, der kan faas, men tillige fordi man herved mener at bidrage til Løsningen af det brændende, til Tider endogsaa meget brændende, Spørgsmaal om Styr mænd til Sejlskibsflaaden. Begge disse Betragtninger har deres Berettigelse, Spørgsmaalet er egentlig blot om den foreslaaede Foranstaltning vil virke tilfredsstillende i Overensstemmelse med den Hensigt, som har dikteret den. Vi vilde for vort Vedkommende have foretrukket en Ordning, der gjorde det ganske utvivlsomt, at denne Tjeneste maatte komme til at foregaa i Sejlskibe,

selv om man maaske vanskelig rent ud kunde paabyde dette, og vi tror, at dette Syn paa Uddannelsen ikke alene vilde kunne deles af Navigatørerne og Sejlskibsrederne, men ogsaa kunne falde i Traad med den Dampskibsrederpolitik, der tager Sigte paa den Dag i Morgen, ligesaavel som paa Dagen i Dag. Paa Sejlskibene heror jo indtil videre Rekrutteringen af Personellet til Damperne, og ilde vilde det af denne Grund være den Dag Befalingsmandsspørgsmaalet for Sejlskibenes Vedkommende mødte saadanne Vanskeligheder, at det for Alvor bragte Sejlskibsfarten i Fare. — — For at komme til den udvidede Skibsførereksamen forlanges ingen yderligere Søfart, den kan altsaa tages, saa snart den almindelige Skibsførereksamen er overstaaet.

Af Lovudkastets øvrige Afsnit synes blot Afsnittene om Eksamensordningen og om godkendte Navigationsskoler at kunne paakalde større Interesse.

Vedrørende Eksamensordningen ses der at være foreslaaet Bestemmelser, der nærmest synes at skulle fremme Ekspeditionen. De smaa Eksaminer, Kystskipperprøven, Sætteskipperprøven og Tillægsprøven i Motorlære bedømmes af et Medlem af Eksamenskommissionen og Eksaminator. Da Eksamenskommissionen har ialt tre Medlemmer, vil der altsaa i Modsætning til nu kunne eksamineres flere paa en Gang. Ved de større Eksaminer skal der tre til Bedømmelsen. Eksaminator og to Medlemmer af Eksamenskommissionen, dog kan i særlige, navnlig tekniske, Fag det ene af disse erstattes af en særlig beskikket Meddommer. Ved de godkendte Navigationsskoler er det Lærerne der er Eksaminatorer, og den foreslaaede Ordning er saaledes ensbetydende med en Højnelse af Lærerstandens Stilling og en Forøgelse af dens Ansvar. De tvungne Eksaminer afholdes normalt to Gange om Aaret ved hver Skole i Stedet for de nugældende tre Terminer, og det er altsaa heraf, det kan sluttes, at Kursus til Styrmandseksamen maa beregnes paa tolv Maaneder, og Kursus til den almindelige Skibsførereksamen paa seks. Den udvidede Skibsførereksamen afholdes derimod kun paa de Steder i Riget og til de Tider, som af Kongen bestemmes, hvad der af Betænkningen ses at have sin Grund i, at sandsynligvis kun de større Skoler indtil videre vil kunne forberede til denne Eksamen.

Den foreslaaede Skoleordning ses for saa vidt at bygge paa det gældende Princip om godkendte Privatskoler, men det udvider dette, saaledes at Skolernes Virksomhed herefter vil blive en statsgaranteret Virksomhed, samtidig med, at Staten overtager den øverste Kontrol af Skolernes Forhold ikke blot med Hensyn til Undervisningen, men ogsaa til Driften og hele Økonomien. Statens Støtte til Skolerne fremtræder dels i de gamle Former for Tilskud og dels i Form af en Garanti, indenfor Rammer, der er givet i Loven, for Lønningerne til Bestyrerne og Lærerne. Indtil syv Navigationsskoler, det nuværende Antal, kan godkendes og nyder da Understøttelse af Statskassen samtidig med, at de underkaster sig Kontrol og Tilsyn, som i Udkastet foreslaaet.

Efterlysning. Gennem den kgl. Konsul i Libau har Udenrigsministeriet modtaget en russisk Redningsmedalje, der er bleven tildelt dansk Matros Helge Vilhelm Nissen, født i Kjøbenhavn den 28. Oktober 1884, i Anledning af, at denne i December 1910, medens han var forhyret med Dampskibet »Niels R. Finsen« af Kjøbenhavn, i Libau Havn reddede en druknende Person.

Da den paagældende Sømands nuværende Opholdssted ikke er Udenrigsministeriet bekendt, anmodes enhver, der maatte kunne give Oplysninger derom, om at henvende sig skriftligt desangaaende til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Matroserne Ernst Victor Carlsson, Carl Chr. Andersen, Joh. Chr. Vald. Jørgensen og Karl Chr. Jensen samt Letmatros Karl Hillerning Schill og Fyrbøder Hermann Frederik Tornvall, som om Bord i Dpsk. »Tyr« i November 1910 deltog i Indbugsering af Sk. »Honorica« til Windau, har af »Det kejserlig russiske Redningsvæsen til Søs« faaet tilstaaet en Belønning af Kr. 5,18 hver.

De paagældende, hvis Adresser er ukendt, vil ved skriftlig eller personlig Henvendelse til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, mod behørig Legitimation kunne faa Beløbene udbetalt.

Udenlandsk Anerkendelse. Føreren for Thurø-Skonnerten »Leif«, Kaptajn Andersen, og Skibets Styrmand, P. Bom, har af den franske Regering modtaget et Diplom som Anerkendelse for, at de for nogen Tid siden reddede tre Personer, der ved Lystsejlsads var kængrede ud for Byen Quimper.

Dampskibsselskabet Torm afholdt den 24. ds. Bestyrelsesmøde. Fortjenesten for 1912 har udgjort godt 900,000 Kr. Bestyrelsen foreslaar at udbetale 14 pCt. Dividende, samt efter Fradrag af alle Udgifter til Administration, Renter etc. at benytte til Afskrivning, til Henlæggelse til Reservefond, Survey etc. og til Overførelse i ny Regning 622,800 Kr.

Dampskibsselskabet Gefion har for 1912 indsejlet et Overskud af c. 361,000 Kr. Netto-Overskudet bliver c. 295,000 Kr., hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale en Dividende af 12 pCt. af 750,000 Kr. til de gamle Aktionærer og 3 pCt. af 400,000 Kr. til de ny Aktionærer; endvidere at henlægge 2 pCt. eller 23,000 Kr. til Udbytte-Reguleringsfonden og at benytte Restbeløbet, c. 170,000 Kr., til Afskrivning og Henlæggelse til Reservefonden.

Dampskibsselskabet Skandia har for 1912 indsejlet et Bruttooverskud paa 274,388 Kr. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen at give 12 pCt. i Udbytte og at henlægge c. 20 pCt. af Aktiekapitalen til Reservefonden.

Redningsvæsnets Velgører. Den store Velgører, Franskmænden Emile Robin, der er Vicepræsident i det franske Redningsvæsen, har nu atter vist sin Interesse for det danske Redningsvæsen, idet han har tilstillet Marineministeriet en større Pengesum til Oprettelse af et Legat, hvis Renter skal anvendes dels til Indkøb af et Klædeskab og en Familiebibel til Kvinder, der indgaar Ægteskab med Baadmænd, der er ansat under

Redningsvæsenet, og dels til Indkøb af Børnetøj for 20 Kroner til Hustruer af Baadmænd ved det første Barns Fødsel.

Det er det oltende Legal, som Hr. Emile Robin saaledes har stiftet her i Landet til Fordel for Personalet ved Redningsvæsenet og dets Efterladte, og det samlede Beløb af de Kapitaler, som han saaledes har skænket, andrager over 100,000 Kroner. —h.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 28. Januar.

Danske Farvande.

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

Løgstor. (27.) Løs Sjø- og Kvadderis, vauskelig for Sejlskibe.

Randersfjord. (27.) Løs Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Vejle. (27.) Indre Fjord: Fastis, Rende aaben, Sejlskibe Bugserhjælp.

Skelskør. (27.) Fjorden: Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Roskilde. (27.) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Præstofjord. (27.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Guldborgsund. (27.) Sammenpakket Sjø- og Kvadderis, lukket for Sejlskibe.

Nysted. (16.) Bredningen: Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Nakskovfjord. (22.) Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Bandholm. (17.) Farvandet: tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Svenske Farvande.

Gefle. Tynd Fastis, Rende holdes aaben. I Skutskær: svær Fastis, kun mulig med Isbryderhjælp.

Søderåam. Søen: isfri.

Sandhamn. Til Stockholm tynd Fastis, lukket for Sejlskibe, forøvrigt isfrit.

Varberg. Havnen: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Strömstad. Idefjorden: Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder.

Tyske Farvande.

Elben. Glückstadt: Drivis. Brunshausen: Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp. Altona: spredt Drivis.

Pillau. Søen: isfri. Havnen: løs Sjø- og Kvadderis.

Swinemünde. Haffet: tynd Fastis.

Warnemünde. Sø og Havn isfri. Warnow og Bugten: tynd Fastis. Renden: spredt Drivis.

Møde i den mindre Sejlskibsfart. Den 25. Januar afholdtes i Kjøbenhavn et Møde af en Del Repræsentanter for Sejlskibsfarten for Sverig og Danmark; den mindre Sejlskibsfart fra Danmark var repræsenteret og Sejlskibsfarten fra Sverig. Det vedtoges enstemmigt at søge Samarbejde med Landets Mæglere om at overholde bestemte Minimalfragtrater; der er Haab om, at Sagen vil kunne gennemføres, eftersom det var enstemmig Tilslutning til Tanken, ligesom der er Haab om, at Tyskland vil slutte sig dertil. (»Ritz. Bur.«)

Passeret Skib. Damperen »Rosenborg« har paa 56° 47' N. Br., 32° Ø. Lgd. passeret tremastet dansk Skonnert N. L. S. F., styrende Syd efter. Alt vel.

Titanic-Katastrofen. Af Hjælpefonden i Anledning af »Titanic«-Katastrofen er til Efterladte efter omkomne Danske til Udenrigsministeriet i Følge »Berl. Tid.« indbetalt en Række Beløb, som ialt udgør mellem 8,000 og 10,000 Kr.

Verdenshøsten i 1912. (Landbrugsministeriets Udførselstilsyn ved Rudolf Schou.)

Det internationale Landbrugsinstitut i Rom meddeler om det forløbne Aars Høstudbytte, at Avstraliens Hvedehøst er 10 pCt. højere end forrige Aar. Udbyttet af Hvede paa den nordlige Halvkugle andrager for Landene: Tyskland, Østrig, Belgien, Bulgarien, Danmark, Spanien, Frankrig, Storbritannien og Irland, Ungarn, Italien, Luxemborg, Norge, Holland, Rumænien, Evropæisk Rus-

land, Schweiz, Kanada, Forenede Stater, Indien, Japan, Asiatisk Rusland, Algier, Ægypten og Tunis, 6 pCt. mere end det foregaaende Aar, Rug 20 pCt. mere, Byg 6 pCt. mere og Havre 20 pCt. mere.

Majsudbyttet har været 20 pCt. større og Høsten af Sukkerroer har været 35 pCt. større end i 1911.

Nyt Dampskibsselskab. Et Fanø-Rederi med Kaplajn J. Christiansen som Direktør har købt en belgisk Damper, der laster 650 Tons for c. 160,000 Kr. Skibets Navn er »Nordby« og til Fører er antaget Kapt. S. Clausen.

Skibet er beliggende i Hull og er overtaget dér.

Vi henviser til omstaaende Annonce fra Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse.

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.

Ved Aarskiftet.

(Sluttet.)

Østersøen laa jævnt flov ved Aarets Begyndelse og helt op til Maj Maaned, i Løbet af hvilken Periode de sædvanlige smaa Vinterfragter betaltes, og Forretningen hindredes yderligere ved vanskelige Besejlingsforhold paa Grund af Is i Februar og Begyndelsen af Marts, som til Tider næsten fuldstændig lukkede for Farten gennem de danske Farvande. I disse første Maaneder svinger Kornraterne fra Libau og Windau mellem $10\frac{1}{2}$ d. og $11\frac{1}{2}$ til Rotterdam eller London, $11\frac{1}{4}$ d. og $11\frac{1}{2}$ Antwerpen, $1\frac{1}{2}$ og $1\frac{1}{4}$ Rouen, medens der for Hør fra Reval, Riga eller Windau betaltes Fres. 18 à 20 Ghent, 19 à 21 Dunkerque. For skaaren Last faas 24/ à 26/ til London eller Østkysten, Fres. 27 à 29 Antwerpen, 30 à 33 Nordfrankrig, 31 à 33 Rouen. Fra Königsberg betaltes $1\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{3}$ til Rotterdam. Ved Genaabningen af St. Petersborg og Botten begynder Markedet i Maj at antage en meget fast Karakter, og ved Redernes stramme Holdning tvinges Fragterne i Sæsonens Løb op til et saa højt Niveau, som ikke har været set i mange Aar. I adskillige Retninger betales ikke saa lidt mere end i 1900, og da mange Købmænd og Spekulanter kom i den pinligste Forlegenhed for Tonnage, tog de Dampere op paa Timecharter, for hvilken Forretning der blev betalt ganske glimrende Rater, ja helt op til over 25/ pr. Std. D. B. Kapacitet. Fra St. Petersborg betaltes straks efter Genaabningen kun $1\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{4}$. Hvedebasis til London eller Rotterdam, idet Korn var meget knap, men i Juni begynder Stigningen, og der betaltes op til $\frac{1}{6}$ à $1\frac{1}{7}$. I Juli og August $1\frac{1}{9}$ à $\frac{2}{3}$, $\frac{2}{3}$ Kontinentet, $\frac{2}{6}$ Rouen. De højeste Rater betaltes i Oktober med $2\frac{1}{2}$ Rotterdam, $\frac{2}{3}$ London. I det hele taget var Kornlaster ingen Sinds-

rigelige, men til Gengæld fandt der en usædvanlig stor Eksport Sted af Trælaster. For skaaren Last fra Petersborg eller Kronstadt bevægede Fragterne sig fra 24/ op efter indtil 50/ London eller Hull, og til hollandsk Havn betaltes mellem Hfl. 16 og 24. Særlig Eksporten af Rundtræ var meget stor, og for Pulpwood betaltes Mk. 23 à 32 pr. Favn til Rotterdam, 28/ à 37/ til Østnorge, Fres. 34 à 46 Terneuzen, Fres. 45 à 57 Rouen, andre Pladser i Forhold. For Kortprops til Østkyst Kulhavn betaltes mellem 27/ (i Maj) og 50/ (i Oktober). Fra Finland til Bristol-Kanalen skibedes en Mængde Ladning Kortprops til 35/ à 55/ pr. Favn. Riga tog en Mængde Tonnage og betalte for skaaren Last 23/ à 37/6 til London eller Hull, Hfl. $11\frac{1}{2}$ à Hfl. 18 til god hollandsk Havn, Fres. $27\frac{1}{2}$ à 45 til god belgisk Havn, Fres. 37 à 50 til Rouen, Fres. 38 à 58 til Bordeaux. For Hør betaltes fra Efteraaret og Aaret ud Fres. 24/25 Ghent, 25/26 Dunkerque, hvorimod der i 1911 kun betaltes højst Fres. 20 resp. 21. Kornraten fra Libau eller Windau var i Juni og Juli $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ Rotterdam, $1\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{4}$ Antwerpen, men i September betaltes helt op til $1\frac{1}{7}$ Rotterdam, $\frac{1}{9}$ London, $1\frac{1}{10}$ Dunkerque, $\frac{2}{3}$ Rouen, hvorimod der i Oktober betaltes $1\frac{1}{4}$ Rotterdam, $1\frac{1}{7}$ à $\frac{1}{9}$ Dunkerque. Ved Aarets Udgang er Kornraten paa Grund af de ringe Kornliførsler nede paa under $\frac{1}{4}$ til London eller Rotterdam. En Mængde Trælaster skibedes fra Windau til gode Rater og der blev bl. a. betalt indtil Fres. $47\frac{1}{2}$ pr. Favn Kortprops til Calais, Hfl. 19 à 20 pr. Tytt Kappbjælker til god hollandsk Havn. Kornfragterne fra Königsberg svingede mellem $1\frac{1}{2}$ og $2\frac{1}{2}$ Hvedebasis til Rotterdam, og ved Aarets Udgang c. $1\frac{1}{4}$. Fra Botten blev der effektueret en Mængde ganske glimrende Befragtninger, men da det vil blive for vidtløftigt at inlade sig paa Detaljer, skal vi indskrænke os til at nævne, at der betaltes lavest og højst som følger fra nogle af de vigtigste Pladser:

For skaaren Last fra Hernösand til London mellem 25/6 og 44/, Gefle/London mellem 24/ og 40/. Finland/Bristol Kanalen mellem 30/ og 60/. Antwerpen eller Ghent mellem Fres. 35 og Fres. 62. For Kortprops fra Finland til Østkyst Kulhavn betaltes mellem 32/ og c. 52/ pr. Favn. Der sluttedes ogsaa en Del Stavelaster til Ghent til Fragter varierende mellem Fres. 55 og Fres. 70 pr. Std., og i mange Tilfælde opnaaedes Lumpsum paa denne Basis. Af de sædvanlige Laster til Aleksandria sluttedes der et betydeligt Antal fra Sverig eller Sydfinland, og Raterne steg fra c. Fres. 73, som betaltes i Maj indtil c. Fres. 95 (i Efteraaret), ja endog Fres. 100 blev betalt i et enkelt Tilfælde eller to fra Hudiksvall i Begyndelsen af November. Kulfragterne ind til Østersøen laa hele Tiden udmærket undtagen den korte Periode straks efter Kulstrejkens Ophør. I Januar betaltes fra Østkysten til Kjøbenhavn, Aarhus eller Aalborg omkring 5/ à $5\frac{1}{6}$, men i Februar stiger Fragterne stærkt og naar 7/ à $7\frac{1}{6}$, medens der for mindre Baade til de mindre Havne betaltes op til 8/, men efter Kulstrejkens Ophør er Lastetörn næsten umulig at skaffe, og Raterne falder til henholdsvis 4/ og c. $4\frac{1}{6}$, men allerede i Maj stiger de igen hurtigt og holder sig med mindre Svingninger ganske udmærket hele Resten af Aaret. Fra Tynen eller Blyth svingede Raterne mellem 4/ og $7\frac{1}{6}$ til Kronstadt, $\frac{4}{3}$ og $\frac{8}{6}$ Stockholm, $\frac{3}{6}$ og $\frac{6}{6}$ Swinemünde, $4\frac{1}{2}$ og $7\frac{1}{6}$ Lübeck. Fra Hull mellem $\frac{3}{9}$ og $\frac{7}{9}$ Kronstadt, $\frac{6}{6}$ og 8/ til Reval, $\frac{4}{6}$ og 8/ til Riga. Fra Firth of Forth mellem $\frac{4}{9}$ og $\frac{8}{6}$ til Kronstadt, $\frac{4}{3}$ og $\frac{8}{6}$ til Kiel, $\frac{5}{6}$ og 9/ Königsberg (nedenfor Broerne). Til sydfinske Havne betaltes fra Østkysten op til over 9/. Fra Cardiff eller Newport blev der betalt mellem $\frac{5}{3}$ og 11/ til Kronstadt (sidsnævnte Rate primo Oktober), 5/ og 8/ til Reval, $\frac{4}{6}$ (April) og $\frac{8}{6}$ (November) til Kjøbenhavn.

Hvidehavet havde ogsaa høje Fragter at byde paa hele Aaret igennem, men Ekspeditionerne var gen-

nemgaaende daarlige. Der betalles for skaaren Last fra Archangelsk mellem 37/6 og 60/ til London, mellem 42/6 og c. 60/ til Bristol Kanalen, Great Yarmouth mellem 42/6 og 70/. Antwerpen mellem Frcs. 60 og 80, god hollandsk Havn mellem Hfl. 28 og 36. Fra Mesane betalles op til c. 70/ til Hull eller Grimsby. For Tjære, Beg etc. sluttedes en Del Baade i Lumpsum paa Basis af 15/ til 20/ pr. Ton d. w. til U. K. eller Kontinentet. Gennemsnitsfragten for Kul til Nordnorge var 6/7¼ mod 5/2¼ i 1911 og 3/11¼ i 1910. Fra Blyth til Archangelsk betalles mellem 4/3 og 8/6.

Dieselmotorskibe.

(Sluttet.)

I Danmark bygges der hos Burmeister & Wain følgende Skibe:

4 Lastmotorskibe til Det østasiatiske Kompagni.

Dimensionerne er: Længde 410', Bredde 55', Dybde 38' 6". Bæreevnen er c. 9,500 Tons paa 26' 9". Farten med lastet Skib er 11½ Knob.

Maskineriet består af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende »Burmeister«-Motorer, hver paa 8 Cylindre og med en samlet BHK. af 3,200 ved 125 Omdrejninger.

Fire Lastmotorskibe hvoraf det første har faaet Navnet *Svecia* til Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm.

Dimensionerne er: Længde 362', Bredde 51' 3", Dybde 25' 6". Bæreevnen er c. 6,500 Tons paa 23' Dybgang.

Maskineriet består af to Stk. 4-Takts enkeltvirkende »Burmeister«-Motorer, hver paa 8 Cylindre med 500 mm Diameter og 660 mm Slaglængde. Den samlede Hestekraft er ved 140 Omdrejninger 2,000 BHK. Farten med det lastede Skib er 10¼ Knob.

Et Lastmotorskib til Det Forenede Dampskibsselskab paa 8,000 Tons Bæreevne.

Et Passenger- og Lastmotorskib paa 7,000 Tons til Det østasiatiske Kompagni.

Burmeister & Wain har saaledes ti store Motorskibe i Arbejde, og det er det Værft, som har den største Motorskibstomme og Bygning.

Som det fremgaar af ovenstaaende Oplysninger bygges der 4-Takts Motorer i Holland (»Werkspoor«) og i Danmark (»Burmeisters«), medens der bygges 2-Takts Motorer i Tyskland, England, Belgien (»Carel«) og Sverige (»Polar«).

4-Takts Motorerne har allerede i »Vulcanus«, og de tre danskbyggede Skibe (»Selandia«, »Christian X« og »Jutlandia«) staaet deres Prøve med Hensyn til Driftssikkerhed, medens 2-Takts Motorerne endnu skal vise, hvad de duer til.

Med Hensyn til Brændselsforbrug er 4-Takts Motoren 2-Takts Motoren overlegen, i alt Fald endnu. Den sidstnævnte bruger c. 40 Gram mere pr. Hestekraft-Time. Derimod er 2-Takts Motoren betydelig lettere og tager mindre Plads op.

Med Hensyn til Hjælpemaskineriet paa Dækket (Styremaskine, Ankerspil og Spil), da er det kun i »Burmeister«s Skibe, at disse Dele drives ved Elektricitet, medens man alle andre Steder ikke har gjort Skridtet helt ud og afskaffet Dampen, men bibeholdt den til Drift af disse Hjælpemaskiner.

Naar man betragter den rivende Udvikling, som Motorskibene har været Genstand for, paatvinger det Spørgsmaal sig ganske naturligt, om der vil blive Olje nok og om Prisen paa Olje ikke vil stige saa meget, at Fordelen ved Dieselmotorskibe sammenlignet med Dampskibe, vil, om ikke forsvinde, saa dog blive meget ringe.

Med Hensyn til Mængden af Olje, saa har det sikkert ingen Fare. I 1911 producerede de forskellige Kilder i de forenede Stater 217,000,000 barrels og Ruslands Produktion var lidt over 66,600,000 barrels. Hele Verdens Produktion var c. 333,000,000 barrels.

Efter al Sandsynlighed vil Olje blive billigere i Fremtiden, da Panama-Kanalens Fuldstændelse vil lette Udførselen fra de rige kaliforniske Kilder meget væsentligt, og disses Produktion er langt større end noget evropæisk eller asiatisk Centrums hidtidige Produktion.

S. H.

Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.

Betænkning fra den britiske Kommission angaaende Baade og Davider.

Den af Board of Trade nedsatte »Departmental Committee on Boats and Davits« har fornylig afgivet en foreløbig Betænkning. Af dennes Indhold gengiver vi efter »Shipp. Gaz.« nedenstaaende Uddrag:

Der var forelagt Kommissionen følgende Spørgsmaal til Undersøgelse og Besvarelse:

- 1 Hvilke Anordninger vil være de hensigtsmæssigste med Hensyn til Anbringelse af Baade paa de forskellige Klasser af Dampere og for at kunne sætte Baadene ud under farefulde Omstændigheder og indskibe Passagererne og Besætningen i dem.
- 2) Hvorvidt, og da i hvilken Udstrækning, kan mekanisk Fremdrivning med Fordel indføres enten i Forbindelse med eller som Aftøsning af Aarer og Sejl til Baades Fremdrivning.
- 3) Hvorvidt kan Flaader af en anerkendt Konstruktion tillades som Erstatning for Baade, og i bekræftende Fald, i hvilken Udstrækning og paa hvilke Betingelser.
- 4) Hvilke andre Synspunkter maatte Kommissionen uanset det foregaaende eventuelt selv ønske at fremsætte med Hensyn til Spørgsmaalet om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.

De nugældende britiske Regler angaaende Redningsmidler skriver sig fra 1902, men Board of Trade har bekendtgjort et Udkast til ny Regler, til Forelæggelse for Parlamentet*.)

I sine indledende Bemærkninger berører Kommissionen Spørgsmaalet om Anbringelse af Baade i Dampere af de forskellige Klasser. Dette er et Spørgsmaal, som frembyder særlige Vanskeligheder i visse Tilfælde, i Særdeleshed i nu eksisterende Skibe.

Det omtalte Udkast fra Board of Trade til ny Regler for Redningsmidler har ladet Spørgsmaalet, om hvorvidt Redningsbaade i søgaaende Skibe i udenrigs Fart (foreigngoing ships) delvis kan erstattes af Redningsflaader, være aabent, og tillige Spørgsmaalet om Brugen af andre hensigtsmæssige Apparater end Davider til Udsætning af Baade. Med Hensyn til det første af disse Spørgsmaal er Kommissionen naaet til et Resultat paa Grundlag af de Oplysninger, som den har været i Stand til at forskaaffe sig, hvorimod man endnu har Spørgsmaalet om Udsætningsapparater under omhyggelig Overvejelse, da de Oplysninger, man indtil nu har kunnet faa, ikke tillader Kommissionen at tage bestemt Stilling til Sagen.

Om de Slutninger, Kommissionen i det store og hele er kommet til, udtaler Betænkningen, at man mulig kommer til at foretage nogle Ændringer, naar ny Oplysninger foreligger, men man mener dog at have naaet en tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet med Hensyn til søgaaende Skibe i udenrigs Fart, om end ny Undersøgelser maaske vil vise, at det bedste endnu ikke er naaet. Man har derimod ikke været i Stand til at naa saa tilfredsstillende en Løsning for alle Skibes Vedkommende i Hjemmefarten.

*) Se *Dansk Søfartstidende* Nr. 66 og 72, i hvilken det paa-gældende Udkast fandtes refereret og belyst i Hovedtrækkene.

Det ideale Redningsmiddel paa Søen er en synkefri, selvløsende Baad, som yder Passagererne et passende Ly, og som føres under Davider, eller et andet hensigtsmæssigt Udsætningsapparat, saaledes at den under ethvert indtrædende Ulykkestilfælde hurtigt og let kan sættes ud og være rede til Brug. Desværre er det umuligt at fastholde dette Ideal i de fleste Tilfælde, hvorfor Kommissionen har maattet overveje de forskellige Fordele under de forskellige Forhold, hvorunder de skal benyttes.

Efter en omhyggelig Overvejelse er man kommet til det Resultat, at ihvorvel en Redningsbaad med Dæk*) (decked lifeboat) praktisk talt er synkefri og selvløsende, saa er den mindre hensigtsmæssig til at overføre Passagerer med fra et Skib til et andet end en almindelig aaben Redningsbaad. Adskillige af de Sagkyndige, hvis Mening man har æsket, erklærede, at de ansaa en »decked lifeboat« for at være ganske saa værdifuld som Redningsbaad, som en aaben Redningsbaad, men hvis man spurgte dem, om de i saa Fald kunde gaa ind paa, at man erstattede alle aabne Redningsbaade med Redningsbaade med Dæk, var de dog alle af den Mening, at et passende Antal af de Baade, som blev anbragt under Daviderne burde være aabne Baade. Kommissionen er derfor kommet til det Resultat, at det vil være hensigtsmæssigt at anbringe aabne Baade under alle Daviderne. Hvis der ikke opnaas tilstrækkelig Baadeplads derved, anbefaler man, at der anbringes en Redningsbaad med Dæk under nogle eller efter Omstændighederne alle de aabne Baade, som er anbragt under Davider, og hvis dette ikke bliver tilstrækkeligt, at man da kun fører aabne Baade under et vist Antal Davider, og ved de andre Davider erstatter de aabne Baade med »decked lifeboats«, saaledes at man anbringer tre Redningsbaade med Dæk under et Sæt Davider.

Redningsbaaden med Dæk har et Fortrin, fremfor den aabne Baad, og det er, at den i sig selv er en Redningsflaade, selv om det Opstaaende bliver ødelagt, eller hvis der ikke bliver Tid nok til at sætte Baaden ud paa den rette Maade eller til at slaa det Opstaaende op, saa vilde Baaden dog flyde med usvækket Stabilitet. Af denne Grund burde alle de Baade, som ikke bliver anbragt under Davider, være Redningsbaade med Dæk.

(Sluttet.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der vedvarende kun lidt Liv paa Befragtningsområdet, idet de fleste Redere foretrækker Oplægning. Fra Danmark er sluttet enkelte Kornlaster i den forløbne Uge, men til Rater, der er lavere end i Efteraaret. Vestsverig og Østnorge har ligeledes optaget nogle Sejlere for Februar, Marts Afsejling til Rater, der er bedre end Aar tilbage. Derimod ligger Udfragtning fra de øvrige Lande helt stille paa Grund af Uoverensstemmelse mellem Befragtere og Bortfragtere.

Returfragter Vest fra holder sig vedvarende uforandret med tilstrækkelige Laster for den mindre Flaade, som er i Fart. Kulfragterne er $9\frac{1}{2}$ à $10\frac{1}{2}$ £ pr. Keel til danske og østnorske Havne, ligesom der er flere Clay- og Oljekagelaster til Markedet.

Angaaende de mindre Skibe forhindrer det nuværende Frostvejr saa godt som al Befragtning for prompt Afskibning. Fra København sluttedes for Hvide til Nakskov 25 Øre, og til Flensborg 26 Øre samt for Majs til Svaneke

20 Øre og til Havnsö 26 Øre. — Af Foraarsfragter noteres fra Stralsund for Rug 4 M. uden, at der dog findes Relektaanter hertil endnu, og fra Königsberg stilles 6 M. i Udsigt.

Fra Sø og Land.

Omkomne Sømand. Ved den norske Bark »Agda«s Forlis i Nordsøen den 21. ds. er omkommet to Danske, nemlig foruden Kokken Chr. Petersen en Mand ved Navn Chr. Pilegaard, hjemmehørende i Slagelse.

I Følge et fra den brændte Damp »Estonia«s Hovmester indløbet Telegram er Skibets Kok Chr. Knudsen omkommen ved denne Ulykke.

Havarier og Forlis.

Esrom, Dpsk. af København, grundstødt ved Sletterhage, blev af Svitzers bragt flot og ind til Aarhus, tilsyneladende ubeskadiget. Alfa, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 12. ds. paa Rejsen fra Carabello (Florida) til Vigo indkommet til Conta Delgado paa Azorerne i læk Tilstand.

Stål, Dpsk. af Thorskog (indkøbt til København), kom paa Rejsen fra Danzig til Holbæk med en Ladning Korn paa Grund i Issefjorden, men kom alter flot; lossede sin Ladning i Holbæk, hvorefter Skibet gik til København for Reparation.

Patria, Dpsk. af Bergen, kom den 15. ds. paa Grund ved Rudkjøbing. Svitzers assisterede Skibet flot.

Laura, dansk Skonnert, blev den 16. ds., da den laa for Anker udfor Falmouth, paasejlet af Skonnert »Cariad« af Carnarvon. Begge Skibe fik betydelige ovenbords Skader.

Brattingsborg, Dpsk. af København, kom paa Rejsen herfra til Halmstad, hvor den skulde indtage Ladning for Buenos Aires, paa Grund ved Halmstad, men kom alter flot og returnerede hertil for Reparation.

Niels Juel, Skonnerthrig af Brantevik, kom den 17. ds. paa Rejsen fra Wismar til Kalmar med en Ladning Salt paa Grund paa Vresen. Med Assistance af Motorhaade og Fiskere kom Skibet flot og ind i Nyborg Havn.

Danmark, Barkskib af København, er paa Rejsen fra Hamburg til Antofagasta indkommet til Falmouth med Skade paa Ladning.

Mineral, Dpsk. af Narvik, kom den 17. ds. paa Grund ved Landskrona. Skibet, der er læk, har en Ladning Feldspath inde, bestemt til Stettin. Svitzers assisterede Skibet flot, hvorefter det gik til København for Dykkerundersøgelse.

Emanuel, Dpsk. af Marstal, kom paa Rejsen fra Tuborg til Blyth paa Grund udfor Tuborg. Bugserdamperen »Tyr« bragte Skibet flot og i Havn.

Willi, Skonnerthrig af Marstal, er af Mandskabet forladt i aaben Sø i stærk Storm; Mandskabet tilbragte derefter fire Døgn i aaben Baad, før det blev optaget af Trawleren »Bernardera«, som landsatte det i Aberdeen. En Mand af Besætningen er druknet.

Norma, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 17. ds. paa Rejsen fra Swansea til Tanger indkommet til Milford Haven med ovenbords Skade.

Vega, Skonnerthrig af Marstal, er indkommet til Hull med Tab af Anker og Kæde.

Hekla, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Brügge med en Ladning Fosfat indslæbt til West Hartlepool med ovenbords Skade.

Agent Petersen, 3/m. Skonnert af Marstal, har ved Udsejlingen fra Dokken i Hamburg tøret mod en af Havnepælene og faaet Skade; Havnepælen led ogsaa en Del Skade.

Varouil, Damptrawler af Grimsby, er den 23. ds. strandet ved Reykjanæs (Island); Bjergningsdamperen »Geir« assisterer.

Hjalmar, Skonnert af Marstal, indslæbt til Flensborg efter Grundstødning, lossere sin Trælading for at reparere den temmelig betydelige Bundskade.

Dana, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Sundsvall til Conakry indkommet til Plymouth med Tab af Dækslast.

Alf, Skonnerthrig af Marstal, indkom den 19. ds. til West Hartlepool med Tab af Dækslast.

*) Som bekendt anerkender England Engelhardts Klapredningsbaad som Redningsbaad med Dæk.



Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

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

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Afrikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

I. Østersøen

135. Danmark. Kjæls-Nør Fyr SW. Vrag borttaget. Vraget, som laa c. 4 Sm 214' (misv. SW.) fra Kjæls-Nør Fyr, er borttaget. c. 54' 40' N. 10' 40' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 89. Kjøbenhavn 1913.)

136. Danmark. Møen Fyr S. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Galeasen, der var sunket c. 6 Sm 197' (misv. SW. t. S. 1/2 S.) fra Møen Fyr, er uskadeliggjort og Vragkystonden inddraget. Vraget ligger i 19 m Vand; mindste Dybde over Vraget er nu 15 m. Der er fastgjort to grønne Klodshøjer til Vraget. I ved hver Slævn. Møen Fyr: 54' 56' 47' N. 12' 32' 39' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2929. Kjøbenhavn 1912.)

137. Finland. Bottniska Bugt. Kallio. Oplysning om Fyr. Kallio underste Fyr viser: 1. grønt To-Blink i Pejlinger fra 28' til 38'; 2. hvidt, fast — — — 38' — 68'; 3. rødt Et-Blink i — — — 68' — 98'.

To-Blink og Et-Blink gives hver 6 Sek.. Perioden for To-Blink er: Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek.. Perioden for Et-Blink er: Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek. c. 61' 36' N. 21' 28' E.

138. Tyskland. Pillau. Telegrafkabel. I Pillau Underhavn c. 100 m bag den offentlige Færge er der udlagt et Telegrafkabel tværs over Havnen. Det er forbundet at ankere i Nærheden af dette. Kablets Beliggenhed er tilkendegivet ved en Tavle, mærket: »Telegraph, nicht ankern«, som staaer paa Russischer Damm. Pillau: 54' 58 1/2' N. 19' 54' E. (Kort Nr. 206.)

139. Tyskland. Stolpmünde. Taagesignal gives. Ved det røde, faste Fyr paa E.-Molehovedet ved Stolpmünde gives nu Taagesignal med Sirene, Et-Stod hver 20 Sek., Stod 4 Sek., Pause 16 Sek. 54' 35' 37" N. 16' 51' 21" E. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2629. Kjøbenhavn 1912.)

140. Tyskland. Greifswalder Bodden. Palmerort Fyrskib midlertidig inddraget. Palmerort Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 54' 12 1/2' N. 13' 24 1/4' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

141. Danmark. Isefjord. Hundsted. Fyr nedlagt. Det hvide, faste Fyr i N.-Enden af Hundsted By: 840 m 209' (misv. SW. 3/4 S.) fra Spodshøje Fyr, som, holdt overet med Spodshøje Fyr, tjener til at lede over Lynæs-Sund, er nedlagt. 55' 58' (12'') N. 11' 51' (12'') E. (Kort Nr. 151, 210 og 227. Danske Lods, Side 519. Havne-Lods, Side 62. Fyr-Fort. Nr. 493.)

142. Sverrig. Kattegat. Klockfoten. Klokketønde omlyttet for Vinteren. Klokketønde er for Vinteren omlyttet med en Stage med Kost. 57' 17 1/2' N. 11' 53 1/4' E. (Danske Lods, Side 248.)

No. 55. Sumatra, West Coast. Singkel—Further details of light. Former Notice. No. 1555 of 1912. Position. On northern shore of Singkel road, at a distance of about 8 yards, southward, from the site of the White board, which has been removed. Lat. 2° 16' 3/4' N., long. 97° 45' 3/4' E. Abridged description. Lt. Fl., ev. 3 sec., 69 ft., vis. 13 m. Details: Character. A flashing white light every three seconds, thus:

Flash, ———— eclipse.

1 sec. ———— 2 sec.

Elevation. 69 feet. Visibility. 13 miles, from 312' (N. 48° W. Mag.), through north, to 57' (N. 57° E. Mag.). Structure. White iron framework, 69 feet in height. Note. The last-named limit of visibility has been placed on chart No. 2284 only. Variation. Nil. (Notice No. 55 of 1913, dated 10th January.)

Charts affected. No. 2284. Plan of Singkel road. No. 855. Plan of Banjarak islands, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, page 77. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 307.

No. 24. Borneo, North-West Coast. Bruni patches—Shoals westward and south-westward of. Former Notice. No. 1674 of 1912. Position. Bruni patches, lat. 5° 1' N., long. 114° 42' E. Details. The result of a recent survey of the locality westward and south-westward of Bruni patches has revealed the existence of shoals. Remarks. The 2 1/2-fathom patch, marked »(1860)«, shown on the charts at a distance of about 2 3/4 miles, south-westward, from Scout patch, does not exist and has been erased. (Notice No. 24 of 1913, dated 6th January.)

Charts affected. No. 2109, Barram point to Nesoong point. No. 2660b, China sea, southern portion. No. 1263, China sea. Publications. China Sea Directory, Vol. II., 1906, page 152. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, page 91.

No. 25. China, South Coast—Canton River. Front reach—Existence of a rock. Position. In mid-channel, at a distance of 17 1/2 cables, 80° (N. 80° E. Mag.), from inclined Pagoda. Lat. 23° 6' 37" N., long. 113° 20' 54" E., on chart No. 3647. Depth. 5 feet. Variation. Nil. (Notice No. 25 of 1913, dated 6th January.)

Charts affected. No. 3647, Whampoa to Canton, sheet II. No. 1742, Second Bar pagoda to Whampoa. No. 3588, Canton river delta. No. 2562, Canton river and western branches. Publications. China Sea Directory, Vol. III., 1904, page 98. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 455 (in press).

No. 40. Japan, Nipon—Owari Bay. Atsuta approach—Existence of a shoal. Position. At a distance of 6 1/2 miles, 70° (N. 75° E. Mag.), from Yokka ichi light. Lat. 34° 59' 50" N., long. 136° 45' 30" E., on chart No. 952. Depth. One fathom, soft muddy bottom. Remarks. The 2-fathom line off the entrance to Kiso gawa is reported to lie more than a mile further seaward than is now shown on the charts. Note. A note »Bank reported extended (1912)« has been placed on the charts off the entrance to Kiso gawa. Variation. 5° W. (Notice No. 40 of 1913, dated 9th January.)

Charts affected. No. 952, Owasi bay to Takamatsu no Saki. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publication. — Japan, Korea, &c., 1904, page 349.

No. 41. Japan, Kiusiu—Naga Shima Strait. (1) To Shima—Amended position of light-house. Position. On point, at a distance of 1 1/2 cables, 187° (S. 11° W. Mag.), from position shown on chart, and 1 1/2 cables, 95° (S. 81° E. Mag.), from the 470-foot Δ on the summit of the island. Lat. 32° 11' 55" N., long. 130° 4' 25" E., on chart No. 836.

(2) Ushibuka harbour and approach—Existence of rocks. Position. Hoga shima, 32° 9 3/4' N., long. 130° 1 3/4' E. Bearing and distance from N. extreme of Hoga shima. (a) 355° (N. 21° W. Mag.) 1/2 of a cable; Depth: Less than 6 feet. (b) 385° (N. 21° W. Mag.) 1 1/2 cables; Depth: 3 fathoms. (c) 357° (N. 1° E. Mag.) 1 1/2 cables; Depth: Less than 6 feet. (d) Position. At a distance of 5 1/2 cables, 270° (N. 86° W. Mag.), from the 5-foot rock off Katsuma saki. Katsuma saki, lat. 32° 12' N., long. 130° 2 1/4' E. Depth. Less than 6 feet. Variation. 4° W. (Notice No. 41 of 1913, dated 9th January.)

Chart affected. No. 836, Amakusa islands and Yatsushiro sea, with plan. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, No. 966. Japan, Korea, &c., 1904, pages 537, 535.

No. 42. Japan, Kiusiu—Yatsushiro Sea. Ikara jima—Rock southward of. Position. On southern side of channel between Naga sima and Ikara jima, at a distance of 2 1/2 cables, 201° (S. 25° W. Mag.), from the south extremity of Biwa knbi. Lat. 32° 11' 57" N., long. 130°

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

- 143. Tyskland. Ems. Møvensteert Nord Fyrskib.** Oplysning angaaende Iddragning. Naar Fyrskibet Møvensteert Nord inddrages paa Grund af Is, udlægges af Vintersmærke, mærket »Møvensteert Nord«, paa dets Plads. 53° 33' 32" N. 6° 39' 43" E.
- 144. Tyskland. Eiben. Cuxhaven. Sprængninger.** I den nærmeste Tid skal der foretages Sprængninger ved den E-lige Kaj i Cuxhaven ny Havn. Ved Sprængningsstedet er højst et Dukat Flag; Skibeene skal holde sig saa langt som muligt fra Stedet. Et rødt Flag betyder, at Dykker arbejder, og at Skibe kun maa passere med langsom Fart. c. 53° 52' 17" N. 8° 42' 7" E.
- 145. Holland. Zeegat van Terzel. Schilholsslod og Skuitdijk. Fyr forandres.** Den 10de Februar 1913 forandres Schilholsslod hvide, faste Fyr staaendes, at det er synligt i Pejlinger fra 20° til 36°. Flammens Højde: 28 m. Samtidig forandres Skuitdijk hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formkøler hver 5 Sek. Lys 3. Sek. Mørke 1. Sek., der er synligt i Pejlinger fra 20° til 36°. Flammens Højde: 9 m. Begge Fyr lysar med rød Lysstyrke i en Vinkel paa 37½° paa hver Side af Ledelyrningen. Pejling 28°, 53° 00' 1/2" N. 4° 45' 1/2" E. Lielkensloek ligger Spidsstønde Nr. 49 nu paa 51° 17' 52" N. 4° 17' 32" E. Spidsstønde Nr. 50 paa 51° 17' 45" N. 4° 18' 00" E. og Spidsstønde Nr. 51 paa 51° 17' 37" N. 4° 18' 30" E. Den Del af Reiden, som er bestemt for dybtgaaende Skibe, er paa Floden begrænset af Spidsstønde Nr. 49 og nedad Floden af en Linie mellem Toldbodhytningen og Lille Fyr.
- 147. Frankrig. Dunkerque. Braek Bank. Lystønde ombyttes med Tønde.** Braek Bank sorte Lystønde Nr. 7, der viser rodt, fast Lys, og som ligger tæt ved S-Kanten af Showy Bank paa N.-Siden af det W-lige Indløb til Dunkerque Red, skal i den nærmeste Fremtid ombyttes med en sort Spidsstønde Nr. 7 med Cylinder. 51° 04' 00" N. 2° 15' 02" E.

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

- 148. Frankrig. Havre. Vrag borttaget.** Vraget af Fiskerfartøjet Sainte Anne er borttaget og Almarphinogen inddraget. 49° 29' 07" N. 0° 05' 47" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 106. Kjøbenhavn 1913.)
- 149. Frankrig. Cherbourg. Fyr forandres.** I Løbet af 1913 vil det hvide og grøne, faste Fyr paa det E-lige Hoved af Digte centrale paa Cherbourg Red blive forandret staaendes, at Lysat er grønt i Pejlinger fra 229° gennem 0° til 8°, over Øen Pelée og nærliggende Grunde, i øvrigt er Lysat hvidt. Lysovne: 12 Sm for hvidt og 7 Sm for grønt Lys. 49° 40' 20" N. 1° 35' 55" W.

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø-Kyst.

- 150. Portugal. Setúbal. Sado Floden. Almærkning.** Den yderste Tønde paa Barren ved Sado Floden ved Indsejlingen til Setúbal er rodt, og den indreste Tønde er sort. Otrio Fyr er flyttet noget W. efter. Begge Tønder ligger E. for Linien: Otrio Fyr overet med Amejoa Fyr, Pejling c. 29° (mistr. NE.). Amejoa Fyr: 38° 30' 1/2" N. 8° 55' 1/2" W.
- 151. Arika. Liberia. Grand Sesters E. og Garryway Punt W. Sker.** 1) E. for Grand Sesters. c. 2 Sm 217° (mistr. SW. 3/4 W.) fra Table Tree Top og 0.5 Sm fra nærmeste Land, er fundet 5.4 m Vand. 4° 32' 50" N. 8° 12' 00" W. (Hjg. eng. Kort Nr. 1365.)
- 2) W. for Garryway Punt. c. 2 1/4 Sm 289° (mistr. NW. 3/4 W.) fra den største af Tryh Skerene, er fundet 5.4 m Vand. 4° 30' 35" N. 7° 59' 15" W. (Hjg. eng. Kort Nr. 1365.)
- 152. Gamariske Ber. Teneriffa. Santa Cruz. Kabler almærket.** For at almærke undersøiske Kabler er der udlagt 2 Tønder: Tønden N. for Kablene ligger paa 28° 27' 44" N. 16° 14' 39" W. Tønden S. for Kablene ligger paa 28° 27' 26" N. 16° 14' 51" W.

VII. Meksikanske Havbuf, Karaibiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

- 153. Brasilien. Maranhau Indsejling. Santa Anna. Fyr midlertidig slukket.** Santa Anna vekslende hvide og røde Fyr er midlertidig slukket. 2° 16' 1/2" S. 43° 37' 1/2" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 154. Sardinien N.-Kyst. Santa Teresa di Gallura. Almærkning.** Ved Indløbet til Longo-sardo Havn er Tønden paa Stryksside nu hvid og rød stribet, den paa Bæghorsside hvid og sort stribet. c. 41° 15' N. 9° 12" E.
- 155. Østerrig-Ungarn. Torenvø Bugt. PAGO. Fyr tændt.** Paa Pylon S. for Torenvø Bugt er tændt et hvidt og rodt, fast, ubevogret Fyr. Lysat er rodt i Pejlinger fra 141° til 176° over Torenvø Rev og Bank. Flammens Højde: 4 Sm for hvidt og 3 Sm for rodt Lys. Fyret staar 8 m fra Strandkanten, 2.6 Sm 273° (mistr. W. t. N.) fra Fyret paa Øen Dolfin. c. 44° 41' N. 14° 44' E.
- 156. Østerrig-Ungarn. Spalato. Taagesignal.** Fra Fyret paa Hovedet af Bolgebyrderen ved Spalato Havn gives nu Signal med Taagehorn. 1 kort Stød efterfulgt af 1 langt Stød, som svar paa Skibes Taagesignal. c. 43° 30' N. 16° 26' E.
- 157. Grækenland. Piræus. Advarsel mod Miner.** Den græske Regering har notificeret, at der er udlagt Miner uden for Piræus. Skibe skal tage Løds, og Indløbning og Udløbning er kun tilladt mellem Kl. 7 Em. og Kl. 5 Em. Skibe, som kommer E. og S. fra, skal tage Løds ved Phleeva Øen; Skibe, som kommer W. fra, skal tage Løds ved Konkhi. Phleeva: 37° 46' N. 29° 46' E.
- 158. Tyrkiet. Eggæiske Hav. Tenedos. Advarsel mod Miner.** Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er det paa Grund af Miner farligt at passere mellem Øen Tenedos og den asiatiske Kyst. Tenedos: 39° 50' N. 26° 00' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 130. Kjøbenhavn 1913.)
- 159. Tyrkiet. Marmorhavet. Minar.** Den af bulgarisk Militer besatte europæiske Kyst ved Marmorhavet er blokeret af Miner.
- 160. Syrien. Haifa Bugt. Vrag eksisterer ikke.** Vraget, som laa I. Sm 35° (mistr. NE. 3/4 N.) fra Haifa gamle Kyst, eksisterer ikke. 32° 50' 1/2" N. 33° 01' E.
- 161. Alger. Bougie Bugt. Mansourah. Fyr tændt.** Paa Øen Mansourah er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 53 m. Lysovne: 3. Sm. 39° 40' 55" N. 5° 30' 15" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 87. Red Sea—Gulf of Akaba. Strait of Tiran—Beacon disappeared. Position. On western extreme of reef extending from Tiran island, and westward of the wreck shown on the charts. Lat. 27° 57' N., long. 34° 28' E. Description. Mast with flag. Remarks. This beacon has been erased from the charts. (Notice No. 87 of 1913, dated 16th January.)

Chart affected. No. 88. Red sea, sheet I. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 289; Supplement, 1912.

No. 99. Africa, East Coast—Italian Somaliland. Mogadiscio—Amended position of light. Former Notice, No. 1697 of 1912. Position. On ridge north-westward of town, at a distance of 705 feet, 54° (N. 56° E. Mag.), from the centre of Fort Cecehi, and not in the position given in the former Notice. Lat. 2° 24' N., long. 45° 20' 1/2" E. Character. A flashing white light, as described in the former Notice. Variation 2° W. (Notice No. 99 of 1913, dated 18th January.)

Chart affected. No. 671. Plan of Mogadiscio. Publications. List of Lights, Part VI, 1905, page 15. Africa Pilot, Part III, 1905, page 520.

No. 12. Sumatra, West Coast—Pulo Mias. Naku island—Light established. Position. Naku island, lat. 0° 50' 1/2" N., long. 97° 20' E. Abridged description. It. Fl. Details. Character. A flashing white light. Visibility. 20 miles. Remarks. Further details with regard to this light will be published when received. Note. The exact position of the light is not stated. Position approximate has therefore been placed against it on chart No. 2284. (Notice No. 12 of 1913, dated 4th January.)

Charts affected. No. 2284. Plan of Naku anchorage. No. 2760. Achel head to Chingkak bay. No. 7480. Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI, 1912, page 77. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 369.

11' 43" E., on chart No. 836. Depth. Less than 6 feet. Variation. 4° W. (Notice No. 42 of 1913, dated 9th January.)
 Chart affected. No. 836, Amakusa islands and Yatushiro sea. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 533.

No. 101. Japan—Nipon, North-West Coast. Kottoi ura—Light established. Position. On northern entrance point of Kottoi ura. Lat. 34° 19' 17" N., long. 130° 53' 20" E., on chart No. 457. Abridged description. Lt. F. W. R., 86 ft., vis. 13 & 9 m. Details: Character. A fixed light with white and red sectors. Elevation. 86 feet. Visibility. White light, 13 miles; red light, 9 miles. Sectors. Red from 35° (N. 40° E. Mag.), through east, to 95° (S. 80° E. Mag.). White thence to 104° (S. 71° E. Mag.). Red thence to 170° (S. 5° E. Mag.). Obscured elsewhere. Power. White light, 200 candles; red light, 80 candles. Structure. White octagonal concrete tower. Variation. 5° W. (Notice No. 101 of 1913, dated 16th January.)

Charts affected. No. 457, Aburatani harbour and approaches. No. 3617, Yume zaki to Modoro zaki. No. 127, Hirado kaikyo to Shimomoseki kaikyo. No. 2875, Naikai (Inland sea). No. 558, Western coasts of Kiusiu and Nipon. No. 2347, Nipon, Kiusiu, Shikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, page 213. Japan, Korea, &c., 1904, page 618.

No. 62. Korea, East Coast. Mayan to (Goutcharof island)—Light established. Position. On Ryon o Kutchii, at a distance of one cable, 295' (N. 58° W. Mag.), within the extremity of this point. Lat. 39° 59' 3/4" N., long. 128° 13' 3/4" E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (4), ev. 20 sec., 210 ft., vis. 21 m. Details: Character. A group flashing white light showing a group of four flashes every twenty seconds, thus

4 Flashes, — eclipse.
 10 secs. — 10 secs.

Elevation. 210 feet. Visibility. 21 miles. From 196° (S. 23° W. Mag.), through west and north, to 58° (N. 65° E. Mag.). Eastward of Veirich point, it is obscured when bearing southward of 236° (S. 63° W. Mag.). Order. 4th. Structure. White octagonal tower, 21 feet in height to centre of lantern. Variation. 7° W. (Notice No. 62 of 1913, dated 11th January.)

Charts affected. No. 54, Plan of Shimpo anchorage. No. 1316, Cape Duroch to Linden point. No. 2347, Nipon, Kiusiu, Shikoku, &c. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, page 173. Japan, Korea, &c., 1904, page 144.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Januar. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 1/2	— 3/4	119 3/4
Danmark	—	108	109
Norden	117 1/2	— 3/4	117 3/4
Gorm	—	—	—
Carl	126 1/2	—	127
Dannebrog	138 3/4	— 1/2	138 3/4
Skjold	112 — 113	—	113
Urania	43 3/4	— 1/2	43 3/4
Neptun	—	—	—
Dampsk. af 1896	131 3/4	—	132
Hejmdal	135 3/4	— 1/2	136
Østasiatiske	139 3/4	— 140	140
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	131 1/2	—	131 3/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	80 1/4	—	80 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	86 1/2	87 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	93 1/2	95 1/2
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	—	89 1/2	89 3/4
4% — — — — — 2. Serie	—	93 1/2	91
4% — — — — — 1. — — — — —	—	95	97
3 1/2% Østift. Kreditf. 6. — — — — —	—	89	91
4% — — — — — 7. — — — — —	—	91 3/4	92 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3. — — — — —	86 1/2	86 1/2	86 1/2
4% Østift. Kreditf. 9. — — — — —	—	91 3/4	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	143 1/2	144 1/2
Privatbank	—	111 3/4	112
Landmandsbank	—	143 3/4	144
Handelsbank	146 3/4	146 3/4	147
Grundøjerbank	—	15 3/4	17
Burm. & Wain	98 1/4	— 95 1/2	98 1/4
Helsingørs Jærnek	—	112 1/4	113 3/4
Sukkerfabr.	232 — 231 1/2	231 1/2	231 3/4
Bryggeri Aktier	208 1/2	— 208	208 1/2

Vekselkurser d. 29. Januar 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.26	18.21
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.95	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Januar 1913.	
Russiske Noter	215.90
4% Russiske Consols	90.00
3 1/2% — — — — — Boden Kredit	86.80
5% Mexikanske 1899	99.00
5% Rumænske Stats	100.10
4% — — — — — 1890	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 384,000, „Danmark“ 184,000, „Norden“ 380,000, „Carl“ 106,000, „Dannebrog“ 376,000, „Skjold“ 76,000, „Urania“ 16,000, „Dampskib. af 1896“ 220,000, „Hejmdal“ 84,000, „Gorm“ 88,000, „Neptun“ 120,000, „Dansk-russisk“ 372,000, „Østasiatisk“ 134,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

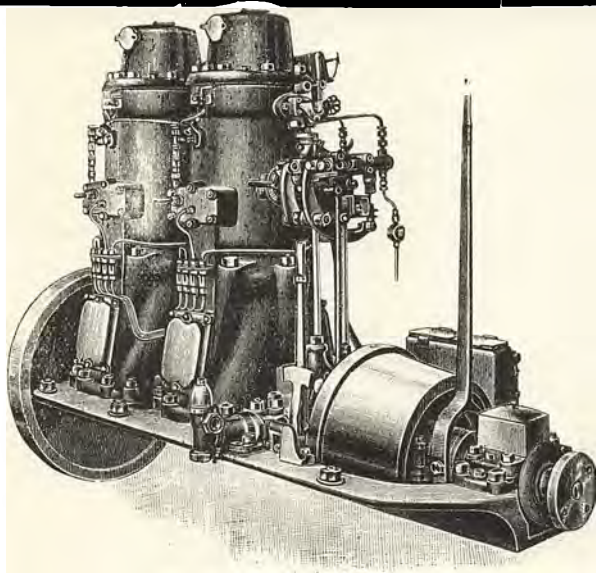
(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omstyrebare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Hammershus 28./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Galata 28./1. — Algarve, Borries, ank. Marseille 25./1. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 28./1. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 28./1. — Antwerpen, Madsen, ank. Windau 28./1. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 26./1. — Arno, Fischer, afg. herfra 28./1. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 27./1. — Baron Sjernblad, Sørensen, ank. London 26./1. — Beira, Mortensen, ank. Riga 23./1. — Bergenhuis, Meyer, ank. Trondhjem 27./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 23./1. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. Tunis 28./1. — Chr. IX, Holm, ank. hertil 12./1. — Christiansund, Andresen, ank. hertil 26./1. — Dagmar, Bøgvad, pass. Peniche 24./1. — Douro, Sørensen, afg. herfra 27./1. — Esbjerg, Strulve, afg. herfra 28./1. — Florida, Andersen, afg. Grimsby 20./1. — Garonne, Kromann, ank. Sines 27./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 16./1. — Hengest, Munck, ank. hertil 27./1. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 25./1. — Jolantha, Kylesbech, ank. hertil 25./1. — Kasau, Mikkelsen, pass. Holtenau 28./1. — Kentucky, Andresen, afg. Grimsby 16./1. — Kiew, Tannesen, ank. hertil 25./1. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 26./1. — Louise, Larsen, ank. Pillau 27./1. — Louisiana, Ørsted, afg. Horta 16./1. — L. P. Holmblad, Svane, afg. New York 15./1. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 28./1. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 28./1. — Moskø, Jon Jønsen, ank. hertil 15./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Grimsby 15./1. — Nordjylland, Søeberg, ank. Bordeaux 23./1. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Dunkerque 26./1. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 28./1. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 18./1. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 27./1. — Perm, Gotthardt, ank. London 27./1. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 27./1. — Saga, Hansen, afg. Catania 28./1. — Saxo, Müller, ank. Dunkerque 26./1. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 29./1. — Texas, Clauson Kaas, ank. Kristiania 26./1. — Tiber, Bech, ank. Riga 22./1. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 26./1. — Tula, Therkildsen, afg. herfra

25./1. — Tyr, Thaning, afg. herfra 28./1. — United States, Gottsche, ank. hertil 22./12. — Viking, Tramp, ank. hertil 29./1.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Methil 24./1. — Amliebørg afg. Korsør 26./1. — Brattingsborg ank. Halmstad 22./1. — Børglum ank. Hamburg 16./1. — Dansborg ank. Aalborg 19./1. — Elsbørg afg. Kallundborg 25./1. — Esrom ank. København 19./1. — Flynderbørg afg. Ghent 25./1. — Frederiksbørg afg. Huclva 24./1. — Guldbørg ank. Sunderland 25./1. — Gurre afg. Santa Cruz 22./1. — Hammershus ank. North Shields 25./1. — Harrildsbørg afg. Burntisland 24./1. — Hundbørg afg. Bergen 23./1. — Jelling ank. New York 26./1. — Jømsbørg ank. Port Talbot 26./1. — Jungshoved pass. Colombo 24./1. — Jægersborg pass. Skagen 26./1. — Kallundborg afg. Cardiff 21./1. — Kalo pass. Holtenau 26./1. — Klampenborg pass. Lizard 25./1. — Kronbørg afg. Algier 26./1. — Lejre ank. New York 22./1. — Marselisborg pass. Norfolk 26./1. — Næsboerg ank. Lübeck 23./1. — Randelsbørg afg. Riga 25./1. — Silkeborg afg. Savona 24./1. — Skanderbørg ank. Spezia 21./1. — Skjoldbørg ank. Garston 24./1. — Skodsbørg ank. Oran 25./1. — Spigerbørg ank. Chantenay 17./1. — Støgelbørg ank. København 25./1. — Stjernebørg afg. Swansea 22./1. — Søborg afg. Cardiff 22./1. — Taarnbørg ank. Libau 22./1. — Tuborg ank. Burntisland 24./1. — Ulfsbørg pass. Sagres 23./1. — Uranienbørg ank. Reval 20./1. — Vordingbørg afg. Windau 25./1. — Ørkild afg. Dunston 18./1.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Grangemouth 28./1. til Faaborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. København 26./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Manchester 17./1. — Russ, Petersen, ank. Rosario 25./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 27./1. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Trapani 25./1. til Norge. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Nørre Sundby 20./12. til Buenos Aires. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Santa Fe 26./1. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 23./1. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 25./1. til Malmö. — Nawa, Dahl, ank. Bahia Blanca 26./1.

Vesterhavet. Nora, Lauritsen, ank. Palma 28./1. — Gerda, Iversen, afg. København 28./1. til Amsterdam. — Nordsøen, Gram, afg. Newport 28./1. til Cadix. — Hebe, Gregersen, afg. Cartagena 27./1. til Hamburg. — Karla, Mikkelsen, ank. Valencia 28./1. — Dagmar, Skou, ank. Blyth 28./1. — Thyra, Jessen, ank. Aarhus 28./1. — Rigmor, Uldall, afg. Palamos 27./1. til Gandia. — Nautik, Nielsen, pass. Sagres 27./1. for Cartagena. — Fylla, Brineh, ank. Antwerpen 27./1. — Stella, Larsen, ank. Hull 27./1. — Ellen, Hansen, ank. Hamburg 27./1. — Inger, Seiff, ank. Goole 28./1. — Ulla, Hansen, ank. Melilla 26./1. — Marie, Nielsen, afg. Gandia 25./1. til London. — Olga, Christensen, ank. San Raphael 25./1. — Cito, Jepsen, afg. Blyth 27./1. til Almunecar. — Johanne, Thøgersen, ank. Hamburg 24./1. — Nancy, Pedersen, ank. Methil 24./1.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang ank. London 28./11. hjemg. — Samui ank. Antwerpen 26./1. udg. — Bandon ank. Singapore 25./1. hjemg. — Pangan ank. København 22./1. — Jutlandia pass. Gibraltar 26./1. udg. — Selandia afg. Peuang 28./1. udg. — Indien ank. Aalborg 27./1. udg. — Tranquebar afg. Singapore 23./1. udg. — Cathay ank. Gibraltar 28./1. hjemg. — Chumpon afg. Dakar 15./1. udg. — Kina afg. Neapel 25./1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. København 28./1. udgfl. — St. Croix afg. St. Thomas 24./1. hjemg. — St. Jan ank. St. Thomas 26./1. udg.

Dansk Rederiaktieselskab. Thorvaldsen, Steiken, ank. Helsingør 11./1. — Nordpol, Holst, afg. København 25./1.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Swansea 25./1. — Svend, Schmidt, ank. Randers 23./1. — Urania, Clausen, ank. Cardiff 28./1.

Nordsøen. Nordland, Larsen, pass. Dover 27./1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Malta 25./1. — Holland, Poulsen, pass. Skagen 26./1. — England, Andersen, ank. København 27./1.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Port Talbot 25./1. — Frankrig, Friis, ank. Seaham 24./1.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Antwerpen 23./1. — Alf, Clausen, afg. Burntisland 28./1.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Manchester 16./1. — Sara, Jensen, afg. Odense 28./1. — Helene, Sørensen, afg. Aalborg 28./1. — Ragnhild, Schultz, afg. Valencia 25./1. — Valborg, Hansen, ank. Frederikshavn 27./1. — Sjælland, Svarrer, ank. Blyth 28./1. — Estrid, Hansen, ank. Methil 25./1. — Agnete, Dam, ank. Blyth 27./1. — Gunhild, Hansen, ank. Horsens 23./1. — Hermia, Farup, afg. Aalborg 25./1. — Alice, Jørgensen, ank. Nakskov 25./1.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. Newcastle 27./1.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Generalkonsul Elisesejff ank. Seaham Harbour 24./1. — Freja ank. Stockton 28./1.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Newcastle 22./1. til Las Palmas. — Nelly, Clausen, pass. Portland 18./1. for Aalesund. — Lilly, Sørensen, pass. Portland 18./1. for Christiaussund. — Fanny, Duhn, ank. Lissabon 23./1. — Alexy, Sørensen, pass. Gibraltar 27./1. for Færøerne. — Dagny, Clausen, ank. Lübeck 25./1. — Mary, Sørensen, afg. Grimsby 28./1. til Nexø.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rio de Janeiro 18./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. New York 19./1. — Roma, v. Thun, ank. Manchester 25./1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Cardiff 25./1. til St. Vincent. — London, Bom, ank. Kustendje 18./1. — Paris, Tholander, ank. Helsingør 26./1. — Bryssel, Kaas, ank. Rufisque 16./1.

Æra. Energi, Jensen, ank. Grimsby 27./1. — Emanuel, Svarre, ank. Blyth 20./1. — Erindring, Nielsen, ank. Sølvesborg 20./1. — Enigheden, Jensen, ank. Kolberg 21./1.

Sejlskibe.

Ronne. Freja ank. Flensborg 22./1. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Odense 27./1. — Veset, Kofod, ank. Colberg 25./1.

Svendborg. Kruse, Petersen, ank. Flensborg 28./1. — Martin Nisson, Petersen, ank. Leith 27./1. — Apollo, Nielsen, ank. Helsingborg 27./1. — Sophie, Hansen, ank. Fowey 28./1. — Otto, Larsen, ank. Flensborg 20./1. — Zenitha, Jensen, ank. Cromarty 21./1. — Jens, Jørgensen, ank. Thorshavn 20./1. — Falken, Rasmussen, ank. Leith 20./1. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Brest 20./1. — Ring Andersen, Hansen, ank. Stubbejølbing 26./1. — London, Andersen, ank. Dover 25./1. — Agnes, Nielsen, ank. Wemyss 25./1. — Zampa, Wulff, ank. Fecamps 25./1. — Flora, Sørensen, ank. Wemyss 26./1. — Activ, Mouritsen, ank. Fowey 25./1. — Meta, Møller, ank. Portsmouth

24./1. — Fulvia, Petersen, ank. Dunkerque 23./1. — Lyø, Jensen, ank. London 22./1. — Leil, Andersen, ank. Folkestone 24./1. — Capella, Hansen, ank. Göteborg 24./1. — Cimbria, Larsen, ank. Boulogne s. M. 22./1. — Ruth, Falentin, ank. Middlesbro 21./1. — Venus, Hansen, ank. Cromathy 21./1. — Fylla, Hansen, ank. Leith Red 22./1. — Danmark, Husfeldt, ank. Ramsgate 22./1.

Æro. Vigilant, Jacobsen, ank. Patras 19./1. — Karen, Boye, ank. Leith Red 18./1. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 19./1. — Marie, Raahauge, ank. Boness 18./1. — Johannes, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 19./1. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Methil 20./1. — Yrsa pass. Dungeness 16./1. østg. — Niels, Christensen, ank. Kragere 20./1. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 21./1. — Saturn, Nielsen, er ank. til Leith. — Eos, Christensen, ank. Portsmouth 21./1. — Svane, Christensen, ank. Boness 23./1. — Søstrene, pass. Dungeness 22./1. p. R. t. Newport. — Dannebrog pass. Beachy Head 22./1. vestg. — Freja, Nielsen, ank. South Alloa 25./1. — Vega, Hansen, ank. London 26./1. — Mette, Rasmussen, ank. West Wemyss 26./1. — Norden, Jørgensen, pass. Staunthead 25./1. — Hermod, Dreimann, ank. Dysart 25./1. — Dana, Boye, ank. Plymouth 24./1. — Uranus, Fabricius, ank. Malmö 24./1. — Lauritz, Folmer, ank. Tønsberg 26./1. — Ellen, Nielsen, ank. Ilfracombe 27./1. — Hosanna, Raahauge, ank. Kjøbenhavn 27./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Januar 1913. — Ved Aarskiøtet. (Sluttet.) — Dieselmotorskibe. (Sluttet.) — Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land: — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Tirsdagen den 25. Februar d. A. Kl. 3 Eftermiddag** i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1912 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11¹/₂—2 fra den 1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye Vedtægter kunne Medlemmer, der er paa Rejse eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at møde ved Generalforsamlingen, deltage i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddél under lagttagelse af de i Vedtægternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 8. Januar 1913.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Johs. Grönsund & Co.,
London,

meddeler, at Kontoret er flyttet fra Seething Lane Nr. 36 til **Mark Lane Nr. 79**, lige ved Fenchurch Street Station. London E. C.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver 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

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blackenstølners Eftlg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

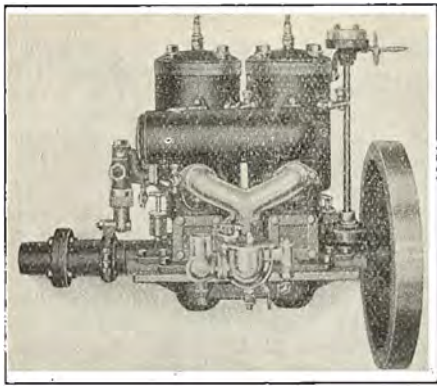
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratoriem:

Bopæl:

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

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
To dbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Hjulmotorer
til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Pramme eller Lægtene,

som laster fra 100/200 Tons d. w. ønskes tilleje fra medio September til medio December. Pris pr. Uge samt øvrige Oplysninger bedes under Bill. nrk. „Lægtene“ indlagt paa dette Blads Kontor snarest.

Alt Skibsarbejde

udføres hurtigt og solidt.
Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Købbersmedie samt Metal-tøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**
21, Havnegade 21.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 174.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenstura. Telegram-Adresse: 42. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

Dampskibsselskabet „Danmark“.

Mod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1912 udbetales 10 pCt. Udbytte for 1912 (= 200 Kr. pr. Aktie) paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, mellem 11—1.
Kjøbenhavn, den 23. Januar 1913.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for Aaret 1912 udbetales fra idag med 100 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43, Stuen, fra 11—1, imod Aflevering af Aktiernes Kupons.
Kjøbenhavn, den 24. Januar 1913.

P. R. V.
Peter Brown.

Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse.

Udvalget for handelsvidenskabelige Forelæsnings i København.

I Februar og Marts Maaned vil der i Købmandsskolen, Fiolstræde 44, blive afholdt 6 Forelæsnings af Hr. Overretssagfører J. Gelting over Hovedpunkter af Soretten. Forelæsningsrækken begynder Torsdag den 6. Februar Kl. 8¹/₄ og fortsættes de efterfølgende Torsdage til samme Tid.

Adgangskort à 3 Kr. for alle Forelæsningerne løses paa Købmandsskolens Kontor inden 4. Febr.

Paa Udvalgets Vegne
L. Jacobsen,
Forstander.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o. BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



Kakerlakkerpulver
à 50 øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

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

Budtz-Jørgensen
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. D. S.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

Remington,
eneste Skrivemaskine med
Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.
L. Kristensen, 27, Vestergade.

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

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telet. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

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

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adr.: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 58 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Sækkjøbing. Telegr.-Adr.: „Vægleren“

Telefon 184.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler Aarhus

AXEL LUND Als

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristiansen.

A. Veltheim,

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

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

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

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

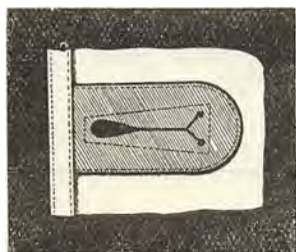
Skibsmæglere
AALBORG.

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

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

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.
Talrige Anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Bven 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

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

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Bøsninger & Strenger paa Lager.

Fabr. „SCURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556



Nr. 423.
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

Davey & Co., London, Ltd.

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Accadv“, London.

On Admiralty List.

NAAR ENGANG PRØVET

anbefaler de sig selv.

Uopfordrede Beviser: S./S. »Skandia«.

Helsingborg. 10/11 1912.

«Behag at sende mig... selvsmeørende Lasteblokke.

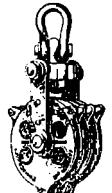
... Refererende til Deres selvsmeørende Blok, som jeg har brugt i et Aar, maa jeg faa Lov til at lakke Dem for at have skaffet Markedet den fineste selvsmeørende Lasteblok, jeg har set.

Loveridge's nyeste forbedrede selvsmeørende skamfilingsfrie Lasteblokke for wire.

Efter dette Aars Brug er Blokken i akkurat samme Stand, som da jeg købte den, jeg kan ikke se noget Slid hverken paa Aksel eller Bussing.

(Kaptajn NORRTHON)

Fabrikanten: LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.



Loveridge's selvsmeørende Takkelblokke for wire.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Februar 1913.

20. 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 — Wirerøpe
Redningskrandse og
Redningsbælter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indløvej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Tekn. Maskinhandel.



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


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


65 Kr. Preisler
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	---	-----------------

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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“.

Sextanter - Kompasser
Capt. Clausens
Kontroltydemaaler
Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.



**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
Vesterbrogade 25 Telf. 6138
Garanteret Udrydning af Væggetoj og Møl i Mobler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
uskadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — Ait Skibsarbejde udføres
Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**
Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. Skibshypotekbanken af Rotterdam.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Remington,eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197**1 Fartøj** indtil 20 Tons,
og som ligger højest 6 Fod
med fuld Last, ønskes til Købs.
Odgaard Teglværk
pr. Hvidbjerg.**Bjørch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

DAMPSKIBSFØRER.Til at føre en nybygget ca. 3000 Tons Damper søges en
velanbefalet Fører. Pladsen tiltrædes April—Maj.Billet mrk. „Dampskibsfører 319“ bedes indlagt paa dette
Blads Kontor.**Bugserdamper købes.**En god Bugserdamper paa 160 à 200 effekt. Hestes Kraft,
med moderne brændselsbesparende Maskine og med Vand-
tanke til agterud at kunne lettes til ca. 5 1/2 og sænkes til
7 1/2 à 8 Fod engelsk, købes. Svar med Beskrivelse, Fotografi
og Prisopgave bedes sendt til Carl Jul. Olsen, Havne-
gade 7, København, inden 10. Februar.**A/S Moss Værft, Moss, Norge**

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.**Assuranceforeningen „SKULD“**

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, København.**Cuprinol**— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.**Berg & Larsen**

Nyhavn 53, København,

Chr. Sehjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.**S. Sørensen & Søn**Skibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Fagot behørende
Reel og billig Betjening garanteres.**Dampskibsfører.**En yngre, dygtig og velanbefalet
Fører, som har sejlet længere Tid
i et større Rhederi, søges straks til
2000/3000 Tons Fragtdamper. Kapitalindsud Kr. 20,000/25,000.
Billet mrk. 320 indl. paa Bladets Kontor.**„Den almindelige Danske
Skibsførerforening af 1874“**afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling
Tirsdagen den 18. Februar Kl. 7 Em. i Prins
Wilhelms Palæ, St. Annæ Plads Nr. 13, med føl-
gende Dagsorden:

- 1) Aarsberetning aflægges.
- 2) Det reviderede Regnskab fremlægges.
- 3) Valg af Formand.
- 4) Valg af 6 Bestyrelsesmedlemmer — 3 ikke
farende og 3 farende.
- 5) Valg af to Revisorer.

Bestyrelsen.

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere
„Nilfisk“, Statsbanerne 5 Nilfisk, Københavns Kommune 5 Nil-
fisk etc. Støvsugeren „Nilfisk“ er uundværlig til Rengøring i
alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kåhytter m. m.**Forlang Tilbud og Demonstration.**

FISKER & NIELSEN,

Falkonerallé 84,
København F.Tlf.
8622—8655.**SKIBS-PROVIANT**

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

Paa Fællesrepræsentationens Møde d. 1. Februar d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Liege. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Nederkalix. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Narvik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
4. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Leven og Methil. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Fastsættelse af ny Takster for Pakhusleje, Arbejdspenge m. m. i Frihavnen. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
6. Skrivelse fra Samme med Andragende fra Bestyrelsen for Sømandshøjskolen i Svendborg om Forhøjelse af det Skolen tillagte Statstilskud. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
7. Skrivelse fra Samme angaaende Andragende fra Bestyrelsen af Svendborg Navigationsskole om Statsunderstøttelse til Oprettelse og Drift af en »Centralundervisningsanstalt i Radiotelegrafi for Skibsofficerer«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
8. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende Lov om Ændringer i Afgifts- og Gebyrordningen for Kajanlægene i Hamburg samt angaaende Forhøjelse af Tonnageafgiften dersteds. — Skrivelsen toges til Efterretning.
9. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Introduktioner til tyske Myndigheder. — Skrivelsen toges til Efterretning.
10. Udkast til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. samt om Sønæringen m. m. (2. Behandling). — Fortsættelse af 2den Behandling vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 6. Februar 1913.

I sidste Nummer af Bladet gjorde vi kort Rede for Hovedpunkterne i Udkastet til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m., saaledes som dette foreligger fra Kommissionens Haand, idet vi dertil knyttede nogle Betragtninger, navnlig over de Bestemmelser, der kendetegner det ny som Modsætning til den nugældende Ordning fra 1892. I det efterfølgende skal paa tilsvarende Maade fremsættes nogle Bemærkninger om det andet af Kommissionens to Lovudkast, nemlig Udkastet til Lov om Sønæringen m. m.

Som ved Udkastet til Eksamenloven træffer man ogsaa her en noget anden Gruppering af Materialet, og det gælder om begge Udkast, at Stoffet ved denne Omordning er blevet nok saa let at overskue.

Sønæringsbestemmelserne for den egentlige Skibsfart er givet i Udkastets 1ste Kapitel Om Adgang til Sønæring. Bestemmelserne henholdsvis om Førere, Styrmand, Motorbetjening og Dampmaskinbetjening har faaet hver sin Paragraf, og Bestemmelserne, der naturligvis langt fra alle er ny, bygger, som man maatte vente det, for Dæksbefalingsmændenes Vedkommende paa Udkastet til Eksamenloven og for Maskinbefalingsmændenes

Vedkommende paa den ny Maskinisteksamenslov af 12. April 1911.

Hvad Dæksbetjeningen angaar, da er Reglerne næsten uforandrede, ny er dog Reglen om at Læglere af over 200 Tons, der gaar i udvidet Kystfart, skal føres af en Kystskipper.

Helt ny er derimod Paragrafen om Motorbetjeningen. Motorpasseren (der dog ikke maa forveksles med den Mand, der har bestaaet den i Eksamensudkastet omtalte Tillægsprøve i Motorlære) har som sit særlige Omraade faaet anvist Fartøjer med Fremdrivningsmotorer mellem 50 og 200 HK.; dog kan der for Sejlskibe med Hjælpe-motor til en vis Grad gøres Undtagelser herfra. Over denne Hestekraftgrænse, eller naar Motorskibet fører over 600 Personer, indtræder de samme Regler som for Maskinbetjeningen i Dampere.

Disse sidstnævnte Regler ses at være undergaaet enkelte Ændringer. Saaledes er Omraadet for Maskinpasserne blevet et andet; medens Grænsen før laa ved 100 HK., ligger den nu ved 125, hvad der staar i Forbindelse med at man nu forlanger en bedre Uddannelse af en Maskinpasser end tidligere. Hvad Farten paa Østersøen angaar, er den gamle Grænse ved den 58de Breddegrad bleven bibeholdt, saavidt vi kan se det eneste Sted efter at man har foreslaaet at udvide den indskrænkede Fart til at omfatte hele Farvandet Øst for Texel—Lindesnæs. Helt ny er Maskinmesteren af 3dje Klasse, han indgaar paa sine Steder som Kompensation for en Mester af 2den Klasse, med hvilken sidste han forøvrigt har en meget paafaldende Lighed. Nyt er det desuden, at Passagergrænsen 600 er indsat jævnsides med Hestekraftgrænsen 500, samt at Middelhavsfarten først for Skibe med over 800 HK. er sidestillet med Farten paa fremmede Verdensdele. For det sidste Punkts Vedkommende oplyser Motiverne, at der her er taget et Hensyn til tilsvarende Lovbestemmelser hos fremmede Nationer; i Norge forlanges tre Maskinmestre først i Dampskibe paa 1000 HK. og i Sverig og flere andre Lande selv ikke i Skibe med saadan Maskinkraft. Et saadant Hensyn forekommer os berettiget.

Hvert af de enkelte Næringsbeviser har sin særlige Paragraf, men Antallet af Næringsbeviser er forøget, idet Kystskipperen, Motorpasseren og Maskinmesteren af 3dje Klasse ikke fandtes tidligere. Fartsbetingelserne findes anført ved hvert af Næringsbeviserne for Dæksbefalingsmænd, hvad der strængt taget kunde have været undgaaet for de flestes Vedkommende, idet Farten som tidligere omtalt næsten altid skal være bragt i Orden, forinden Eksamen tages. En utvivlsom Fordel er det imidlertid, at der ved hvert enkelt Næringsbevis angives, hvad dette giver Ret til, eller dog henvises til den Paragraf paa andet Sted i Loven, hvor saadan Oplysning kan faas.

Kystskipperbeviset giver Ret til at føre Skib af indtil 100 Tons i den udvidede Kystfart, men hvis Skibet har Fremdrivningsmotor er Beviset ikke nok; i saa Fald skal Føreren have bestaaet Tillægsprøven i Motorlære eller ved Bevis fra en anerkendt Sagkyndig godtgøre Kendskab til Motorer, alt dog kun under Forudsætning af, at Skibet ikke efter sin Hestekraft er pligtigt at medføre Motorpasser. Aldersbetingelsen for Beviset er 23 Aar, medens

den ved de nugældende Førerbeviser er 25 eller rettere sagt Fuldmyndighedsalderen.

Sætleskipperbeviset giver med den samme Tonsgrænse Ret til at føre Skibe i indskrænket Fart. Aldersbetingelsen er ogsaa her 23 Aar, men paa Motorskibe skal Føreren altid have Tillægsprøven, hvis der da ikke skal føres Motorpasser.

Til Erhvervelse af Beviset som Skibsfører er Fartsbetingelsen regnet fra Tidspunktet for Styrmandseksamen den samme som nu regnet i Tid, nemlig to Aar. Alligevel er der Forskel, thi Farten skal være som Styrmand eller Sætleskipper, dog mindst et Aar som 1ste Styrmand eller eneste Styrmand i søgaaende Skibe udenfor indskrænket Fart eller paa Dampskibe af over 100 Tons i denne Fart. Aldersbetingelsen er her 25 Aar (altsaa uafhængig af en eventuel Nedsættelse af Fuldmyndighedsalderen), Eksamensbetingelsen er naturligvis den almindelige Skibsførereksamen, og den Førerret, der erhverves, er uden Grænse med Hensyn til Skibsstørrelse og Fart; dog gælder for Føreren af Udvandrerskib i Fart paa fremmede Verdensdele som særlig Betingelse i Lighed med den nuværende Ordning, at denne skal have bestaaet den udvidede, for alle andre frivillige Eksamen, altsaa nu den uvidede Skibsførereksamen. Fra denne Bestemmelse kan der imidlertid ligesom nu dispenseres. Søofficerer skal ligesom nu kunne erhverve Skibsførerbevis, men dette er begrænset til Dampskibe alene, og Reglerne for Erhvervelsen er skærpet; af særlig Interesse er det at se, at den Officer, der alene har Militærtjeneste, skal være i Besiddelse af længere Tids Søfart for at kunne faa Beviset end den, der har virkelig Styrmandsfart.

Til Erhvervelse af Beviset som Styrmand hører fire Aars Sømandstjeneste mod de nu forlangte fem Aar, men som omtalt under Eksamensloven ligger altsaa disse fire Aars Fart forud for Styrmandseksamen; Aldersbetingelse findes ikke. Beviset giver Ret til enhver Fart som Styrmand, Fart som 1ste Styrmand i Udvandrerskib alene undtaget. For saadanne 1ste Styrmand er nemlig foreskrevet, at de skal have erhvervet Skibsførerbevis, en helt ny Regel, der dog nok af praktiske Grunde burde have været ledsaget af en Dispensationsbestemmelse paa samme Maade som bestemt for Føreren af Udvandrerskib. Som et Brud paa de Hovedlinier, der gaar igennem hele Søneringsudkastet, fremtræder det, at Styrmandsbeviset efter to Aars Fart som Styrmand eller Sætleskipper giver Adgang til at føre Skib, Sejlskib paa indtil 200 Tons paa Nord- og Østersøen. Det er imidlertid ingenlunde vor Hensigt med denne Bemærkning at tage Afstand fra en sliq Bestemmelse, thi i Grunden er den vist uundværlig og kunde maaske endog ret beset udvides noget uden Skade. Reglen om Søofficerers Adgang til at løse Styrmandsbevis er skærpet fra de nugældende Bestemmelser, og Beviset giver kun Adgang til Dampskibsfart.

Det ny Motorpasserbevis er naturligvis knyttet til Motorpasserprøven efter Maskinistloven af 1911. Til Erhvervelsen kræves to Aars Værksteduddannelse, praktisk Kendskab til Betjeningen af Motorer og et Aars Fart som Fyrbøder eller Medhjælper ved Maskinen i Damp- eller Motorfartøj. Aldersbetingelsen er 18 Aar.

Til Erhvervelse af Maskinpasserbeviset og Maskinmesterbeviserne er knyttet noget æn-

drede Betingelser end de i den nugældende Søneringslov indeholdte. Der forlanges saaledes nu nogen Fyrbøder-tjeneste, hvad der vistnok er et betydeligt Fremskridt, og Maskinmestrene skal have bestaaet ikke blot de foreskrevne teoretiske Eksaminer men tillige Haandværksprøven, der er indstiftet ved den ny Maskinistlov. Vi berørte ovenfor den paafaldende Lighed mellem den ny Mester af 3dje Klasse og Mesteren af 2den Klasse. Forskellen ligger, som den naturligvis maatte, i den forlangte Fartstid; Beviserne kan hovedsagelig erhverves enten paa Grundlag af Maskinpassertjeneste eller Tjeneste som Medhjælper ved Maskinen i søgaaende Dampskib, i første Tilfælde er Forskellen tre Maaneder og i sidste Tilfælde seks. For Maskinpasserbeviset og Beviserne som 3dje og 2den Mester er ingen Aldersbetingelse sat, for Beviset som Maskinmester af 1ste Klasse er der derimod en Aldersbetingelse af 25 Aar, svarende til den nugældende Lovs Fordring om, at en Mester af 1ste Klasse skal være fuldmyndig. Beviset af 1ste Klasse skal suppleres med den udvidede Maskinisteksamen for at give Ret til at være 1ste Mester i Udvandrerskib; lige saa lidt som i den nugældende Lov er der imidlertid til denne Regel knyttet en Dispensationsbestemmelse, hvilket forekommer os at være en Mangel.

Fiskerfart og Lystsejladts har i Udkastet faaet anvist hver sit særlige Kapitel. De herunder opstillede Krav bygger paa Kystskipperprøven og Sætleskipperprøven. Fiskerierhvervet kommer til at benytte begge disse, der danner Grundlag for Beviser som Fiskeskipper henholdsvis af 2den og 1ste Klasse. Lystsejladts benytter derimod kun den første af de to Eksaminer, der her danner Grundlaget for et Lystsejlerbevis. Paa begge Omraader vil de ny Regler, der er ensbetydende med en Modernisering og nødvendig Skærpelse, vistnok skabe den Sikkerhed og Betyggelse, som den egentlige Skibsfart har bestemt Krav paa, og for hvilken der forøvrigt gentagne Gange i dette Blad er laget til Orde. Naar Farten eller Tonnagen gaar ud over visse rummeligt fastsatte Grænser, træder paa begge Omraader de almindelige søneringsretlige Bestemmelser i Virksomhed, dog saaledes at der, navnlig for Fiskerfarten, ad administrativ Vej kan gives Lempelser.

Bestemmelserne i Lovudkastets Afsnit henholdsvis om Almindelige Bestemmelser og Midlertidige Bestemmelser synes ikke at afvige meget fra de gældende Lovbestemmelser af tilsvarende Art. Helt ny og vistnok gavnlige er en Regel om, at Søneringsbeviset af Overøvrigheden kan fratages Indehaveren i saadanne Tilfælde, hvor dennes sjælelige eller legemlige Tilstand gør det uforsvarligt at lade ham fortsætte sin Virksomhed; den fornødne Betyggelse mod ulidig Anvendelse af Myndigheden er givet derigennem, at den paagældende kan indbringe Sagen for Domstolene. Dispensationsbestemmelserne er dels ændret dels udvidet lidt, og Bøderne for Overtrædelse af Søneringsloven er sat op. Definitionsbestemmelserne er en Del udvidet, hvilket synes at maatte tilskrives ikke alene den Omstændighed, at ny Begreber og Grænser er kommet til, men ogsaa Medtagelsen af andre, der vel fandtes i Forvejen, selv om de ikke indeholdes netop i Søneringsloven; dette gælder f. Eks. Grænserne for Nordsøen.

Fiskeriberetning. Fra Fiskeriinspektøren har vi modtaget Fiskeriberetningen for Aaret 1911, hvoraf det fremgaar, at Totaludbyttet af vore Saltvandsfiskerier for Aaret 1911 er opgjort til c. 15,230,100 Kr., imod 13,844,200 Kr. i 1910, hvilket giver c. 1,385,900 Kr. i Merudbytte for Aaret 1911.

Af det samlede Udbytte gav Vestkyst- og Nordsøfiskeriet 3,250,800 Kr., Fiskeriet i Ringkøbing og Nissum Fjorde 315,800 Kr., Fiskeriet i Farvandene indenfor Skagen 9,843,800 Kr. og Limfjordsfiskeriet 1,819,700 Kr. Værdien af Østersfiskeriet er ikke medregnet i denne Statistik; der betales for Tiden af dette Fiskeri en aarlig Afgift til Staten af 145,000 Kr. I Sæsonen 1911—12 opfiskedes c. 3,800,000 Østers, hvis Værdi formentlig vil kunne ansættes til 350,000 à 400,000 Kr.

Fiskernes Antal er opgivet til 17,497.

Ved Udgangen af Aaret 1911 anvendtes i Fiskeriets Tjeneste over 14,000 Fartøjer og Baade, heraf havde 344 en Størrelse af 15 Brutto Tons og derover, 879 var mellem 15 og 5 Tons, medens Resten alle var under 5 Brutto Tons. Den samlede Værdi af dette Fartøjsmateriel androg c. 10 Millioner Kr., hvilket er c. 289,800 Kr. mere end Aaret forud.

Værdien af Fiskeredskaber er opgjort til c. 7¼ Millioner Kr. imod knap 7 Millioner Kr. for Aaret 1910.

I Finansaaret 1911—12 er der af Statslaanefondens Midler udbetalt 136,000 Kr. i direkte Laan til Fiskere til Anskaffelse af Fiskerfartøjer, og til Laaneforeninger for Fiskere er der af samme Fond udlaant 35,000 Kr.

I Aarets Løb er der for ulovligt Fiskeri paa dansk Søterritorium anholdt én Trawler samt seks mindre Fiskerfartøjer, hvorhos der er advaret og afvist ti fremmede Fiskerfartøjer.

Ved Fiskeriinspektionerne er der behandlet ialt 17 Sager angaaende Skadeserstatninger for beskadigede eller ødelagte Fiskeredskaber, heraf er én bortfaldet og syv ikke afsluttet. De udbetalte Skadeserstatninger andrager 1,160 Kroner.

I Aaret 1911 er der foretaget ialt 873 Synsforretninger paa Motorfartøjer, nemlig: Af Fiskerikontrollen 532, af Fiskeriinspektionen for Nordsøen og Skagerak 81 og af Fiskeriinspektionen indenfor Skagen 260.

Redningsdamperne »Vestkysten« og »Vesterhavet« har været paa Station i Thyborøn-Kanal i 298 Dage. Skibene har været tilkaldt til Assistance for Kystfiskere 28 Gange, og der er ydet Hjælp til 24 Baadelag med tilsammen 102 Mands Besætning. Endvidere er der flere Gange ydet Assistance til Fiskerfartøjer i Tilfælde af Motorskader, Grundstødninger og lignende.

Ved Udgangen af Aaret 1911 bestod den færøiske Fiskerflaade af 142 Kultere med c. 10,700 Reg.-Tons, desuden findes der paa Færøerne 120 Motorbaade og 1,614 Robaade, som udelukkende anvendes til Hjemmefiskeriet.

Værdien af Kutterfiskeriet fra Færøerne kan ialt ansættes til c. 1,592,000 Kr. og Værdien af Baadfiskeriet ved Øerne er for Aaret 1911 opgjort til c. 683,000 Kr. Den samlede Værdi af Udbyttet af det færøiske Fiskeri kan saaledes ansættes til mindst 2,275,000 Kr., hvortil kommer Værdien af den Fisk, som Fiskerbefolkningen selv forbruger i deres Husholdninger.

14 Dampere, tilhørende seks Selskaber, har i Aaret 1911 drevet Hvalfangst ved Færøerne. Udbyttet har været 276 Hvaler imod 356 Aaret forud. Grindfangsten gav et Udbytte af 1,650 Grindhvaler imod 1,400 i 1910.

Værdien af de 120 Motorbaade er ansat til 407,700 Kr., og Værdien af de c. 1,600 paa Øerne hjemmehørende Robaade som anvendes til Fiskeri, er ansat til 181,485 Kr.

Ved Færøerne er anholdt fire Trawlere og advaret én.

Konsulatvæsenet. Ved kgl. Resolution af 11. September f. A. er de danske Konsulatsdistrikter i Rus-

land (og Finland) fra den 1. Oktober s. A. blevet inddelt saaledes:

1) Konsulatet i Archangelsk: Guvernementerne Archangelsk og Wologda.

2) Konsulatet i Baku: Sydkaukasus (Territorierne Baku, Kutais, Elisavetpol, Kars, Tiflis, Erivan og Daghestan og Batum).

3) Konsulatet i Kiew: Guvernementerne Kiew, Mohilew, Podolien, Wolhynien, Tschernigow og Poltava.

4) Konsulatet i Libau: Guvernementerne Kurland, Kowno, Grodno, Minsk og Wilna.

5) Konsulatet i Moskow: Byen Moskow, Guvernementerne Moskow, Perm, Wjalka, Kostroma, Jaroslaw, Twer, Smolensk, Kaluga, Tula, Rjasan, Orel, Kursk, Wladimir, Nischnij-Novgorod, Kasan, Pensa, Tambow, Saratow, Samara, Simbirsk, Orenburg og Ufa samt Distriktet Ural.

6) Konsulatet i Odessa: Byen Odessa, Guvernementerne Bessarabien, Cherson, Taurien (med Undtagelse af Havnene ved det Azowske Hav), Jekaterinoslaw og Char-kow.

7) Konsulatet i Reval: Guvernementet Estland.

8) Konsulatet i Riga: Guvernementerne Lifland og Witebsk.

9) Konsulatet i Rostoff v. Don: De danske Kosakkers Land, Guvernementet Tauriens Havne ved det Azowske Hav, Guvernementerne Stavropol, Astrachan og Woronesch, samt Nordkaukasus (Territorierne Kuban, Terek og Sortehavsprovinsen).

10) Generalkonsulatet i St. Petersburg: Byen St. Petersburg, Guvernementerne St. Petersburg, Olonetz, Nowgorod og Pskow.

11) Konsulatet i Warschau: Byen Warschau, Guvernementerne Warschau, Suwalki, Plozk, Lomscha, Kalisch, Siedletz, Petrokow, Radom, Ljublin og Kielce.

Generalkonsulatet i Helsingfors: Finland.

Den 12. December er ulønnet dansk Vicekonsul i Narvik S. H a m m e r blevet afskediget fra 1. Januar.

Den 16. Oktober f. A. er dansk Vicekonsul i Riga J e n s H e r s k i n d blevet udnævnt til Konsul sammesteds. Samtidig er Vicekonsulposten i Riga blevet nedlagt.

Den 12. December har Udenrigsministeriet ansat C h r. D. B u r g e s s af Swansea som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet i Liverpool.

Den 26. August har Udenrigsministeriet ansat G. E. G a d i l h e af Narva som ulønnet dansk Vicekonsul i Narva og Hungerburg under Generalkonsulatet i St. Petersburg.

»Beskytterens« Bjergning af norsk Bark »Fortuna«. Angaaende den af Inspektionsskibet »Beskytteren«s Chef, Kaptajn B a y S c h m i t h, og Besætning ved Bjergning den 13. f. M. af den norske Bark »Fortuna« udførte fortrinlige Sømandsdaad meddeles paa Grundlag af officielle Beretninger følgende:

Inspektionsskibet var den nævnte Dag indkommet til Thorshavn for at indtage Kul og Proviant efter i en Uge ikke at have haft Forbindelse med Land. Man havde observeret Rejsningen af en større Bark Syd for Nolsø, og ved Middagstid kom Fyrmeisteren fra Nolsø og meddelte, at der laa en Havarist og drev Syd for Borin Fyr: en Trawler opholdt sig i Nærheden, men kunde ikke assistere den.

»Beskytteren« afbrød Kulfyldningen og stod ud til Havaristen. Det blæste stærkt med stive Hagelbyger, og der gik svær Sø. Havaristen havde kun Fortoppen og en Stump af Mésanmasten tilbage. Styregrejerne var ødelagt, og Besætningen opholdt sig i yderst medtagen Tilstand paa Agterdækket. Da det havarerede Skib nærmede sig et Sted i Nolsø Fjord, hvor Strømsøen var særlig stærk, og da en

tilstedeværende Damptrawler ikke kunde hjælpe, besluttede Chefen for »Beskytteren« sig til at forsøge at bjerge Havaristen. I et Ophold mellem Hagelbyggerne gik Inspektionsskibet saa tæt som muligt til Havaristen og opnaaede ved Hjælp af Redningsspil og assisteret af nogle Færinger, der var om Bord i Barken, Forbindelse med denne, og det lykkedes at faa anbragt en c. 300 Meter lang Slæber, dannet af alt om Bord i »Beskytteren« værende Trosse- og Kædemateriel, og Slæbningen paabegyndtes med største Forsigtighed med Kongshavn som Maal, da Barken næppe vilde kunne ligge paa Thorshavns Red.

Der gjordes god Fremgang til Nolsø Bue. Den ene Snebygge afløste den anden, og Slæberen truede nu hvert Øjeblik med at springe, naar Havaristen paa Grund af daarlig Styring skar ud til Siderne.

Det værste Stykke var endnu tilbage, nemlig den to Sømil lange Strækning fra Nolsø Bue til Østnæs, hvor Strømmen satte lige tværs ind i Nolsø Fjord. Straks, da man var kommen klar af Nolsø, indtraadte da ogsaa et meget kritisk Øjeblik, idet Havaristen blev taget af Strømmen ved denne Pynl og faldt tværs i Søen med Stævnen Øst efter ind mod Land. Slæberen totnede med stor Kraft, saa Kæden kom op over Vandet, og det saa et Øjeblik ud til, at den skulde springe; den holdt imidlertid, og ved at anvende den yderste Forsigtighed med Skibets Manøvrer, lykkedes det at faa Kommando over Barken igen. Der satte en svær Sø paa denne Strækning, og Byggerne tog til; baade Inspektionsskibet og den med 1,000 Tons Stykgods tungt lastede Jernbark væltede sig voldsomt i den ved fælles Indvirkning af Strøm og Vind opstaaede Sø, som kom yderligere paa tværs, fordi man maatte tage en Del Højde for ikke at blive ført ind i Nolsø Fjord mod dennes vestlige Kyst. Farten over Grunden paa denne Strækning var ikke stor, da man kunde gaa med Omdrejninger til 6 Knobs Fart paa Maskinen. Efter at være kommen indenfor Østnæs, foregik Slæbningen normalt og godt til Kongshavn, hvor Barken ankrede op. Der blev derpaa sendt varm Mad, Kaffe, Vin og Cigarer over i det havarede Skib. Dette frembød et sørgeligt Skue. Stormasten og Mesanstangen med alt Gods var gaaet over Bord, knækket under Dækket, af Sejlene var kun Trevler tilbage, og alt staaende og løbende Gods var raseret; Pumper og Spil var ødelagt. Under Dækket laa alt hulter til hulter, og Vandet stod højt paa Dørken. Helt agter sad Besætningen, krøbet sammen og i ynkelig Forfatning; den havde i flere Døgn hverken faaet Søvn eller varm Mad. Flere af Besætningen havde haft Krampe, og mange havde Saltvandssaar paa Arme, Ben og Hals og andre Læsioner. Hele Besætningen toges nu om Bord i »Beskytteren«, plejedes paa bedste Maade og bragtes til Ro, medens der gik Bud efter Fysikus fra Thorshavn.

Den 15. Januar modtog Kaptajn Bay Schmith fra Hans Majestæt Kongen følgende Telegram:

»Udtaler min Anerkendelse af »Beskytteren«s smukke Sømandsdaad.«

Marineministeriet har ligeledes overfor Chef og Besætning udtalt sin Anerkendelse.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget følgende:

Ladetørnen i Dysart. Efter Forhandlinger med forskellige Myndigheder for at hidføre en Ændring i den Maade, hvorpaa Sejlskibe meldes paa Ladetørn i Dysart, har Svendborg Tolddistrikt's Skibsreder- og Skibsførerforening fra Dysart Byraad modtaget følgende Skrivelse, der velvilligst er tilstillet Foreningen:

»Deres Skrivelse angaaende Sejlskibes Ladetørn i Dysart blev rettidig afgivet til Byraadet. Dette har taget følgende Beslutning:

- 1) At et Skib, der har lossat en Last i en anden Havn, vil blive sat paa Ladetørn, naar Skibets »Jerquing Note« præsenteres for Havnemesteren.

- 2) At i det Tilfælde et Skib, efter at have modtaget behørig Meddelelse fra Havnemesteren, ikke ankommer rettidig for at kunne lade i Tørn, skal et saadant Skib miste sin Tørn og blive sat paa Tørn fra den Tid, det ankommer paa Reden.
- 3) At dette Privilegium kun tilstaaes Skibe, der lossar i en Havn i Firth of Forth.«

Jubilæum. Firmaet De Leeuw & Philippsen i Antwerpen kan den 11. Februar d. A. fejre sit 50 Aars Jubilæum.

Firmaet er Generalagenter for Belgien for Det forenede Dampskibs-Selskab, Repræsentanter for de fleste andre danske Rederier, danske og norske Søassuranceselskaber samt for Nordisk Skibsrederforening, i hvilken Egenskab det ved mange Lejligheder har kunnet yde skandinaviske Redere og Kaptajner værdifuld Assistance og Bistand.

Firmaet blev i 1863 grundlagt af Franz De Leeuw, edsvoren belgisk Skibsmægler og den danskfødte Skibsmægler Ernst Philippsen af Flensborg, der dog er afgaaet ved Døden henholdsvis i 1910 og 1898. Firmaets nuværende Indehavere er Sønerne af dets Stiftere, nemlig d'Hr. Paul og Fritz De Leeuw samt Hr. S. Philippsen, af hvilke navnlig sidstnævnte vil være kendt i danske og skandinaviske Søfartskredse.

De nordatlantiske Dampskibsselskaber. Berlin, 30. Januar. En af de nordatlantiske Dampskibsselskaber i de sidste Dage her afholdt Konference afsluttedes i Dag. Det lykkedes ikke at opnaa Enighed med Canada Pacific Selskabet, og de øvrige Selskaber besluttede derefter enstemmig at opretholde deres Sammenlutning. Det østrigske Dampskibsselskab Austro-Americana meddelte, at det havde besluttet at oprette en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Triest og Canada.

(Ritz. Bur.)

Balkan krigen. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til Bekendtgørelse fra det græske Udenrigsministerium af 4. f. M., at det fra nævnte Dato at regne er forbudt alle Skibe at sejle ud fra eller ind i Piræus Havn undtagen fra Kl. 7 Morgen til 5 Eftermiddag og kun under Lodsledsagelse af Hensyn til undersøiske Miner. Skibe, som kommer fra Øst eller Syd, skal afvente Lods udfor Øen Flèves, hvor der Dag og Nat vil henligge et Skib med Lods om Bord eller Lodsartøjer. Skibe, som kommer fra Vest, skal tage Lods om Bord ud for Kap Kohi.

Det er forbudt at sejle ind i eller ud af Havnen uden Lods saavel som at sejle Nord paa udover en Linie fra Fyrtaarnet paa Flèves til Fyrtaarnet paa Kohi.

Dampskibsselskabet Progress har for 1912 indsejlet et Overskud af c. 322,000 Kr. Netto-Overskudet bliver c. 256,000 Kr., hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale en Dividende af 12 pCt. af Aktiekapitalen, 700,000 Kr., samt at henlægge 2 pCt. til Udbytte-Reguleringsfonden, og at benytte Resten, c. 158,000 Kr., til Afskrivning og Henlæggelse til Reservefonden.

Havneforholdene i Chile. Santiago de Chile, 30. Januar. Regeringen har givet sin Tilslutning til et

Lovforslag angaaende en Forbedring af de vigtigste Havne i Chile samt af de Jernbaner, der fører dertil. Omkostningerne ved Arbejderne anslaaes til 4,300,000 Pd. Sterling. (Ritz. Bur.)

Fra Det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget: Kort over Smaalandsfarvandet, Nr. 244 og Kort over Farvandet Nord for Fyen samt Horsens og Vejle Fjord, Nr. 242.

Kortet over Smaalandsfarvandet er kobberstukket og er en ny Udgave af det ældre Kort, men med Dybder og Højder i Meter.

Kortet over Farvandet Nord for Fyen, i Maalestok 1:70,000, er derimod et ganske nyt Kort, der er fremkommet særlig af Hensyn til Sejladsen paa de to store jyske Byer Vejle og Horsens, hvis Fjorde med Omgivelser hidtil kun har været aflagt i Kort i langt mindre Maalestok. Kortet er fotoalgraferet, hvilken Fremstillingsmaade er langt hurtigere end Kobberstikning. Kortene staar i flere Henseender tilbage for de kobberstukne Kort, men er paa den anden Side c. en Tredjedel billigere.

I Kortene er indsat Havneplaner for flere af de vigtigste Havne, hvilket maa betragtes som en Vinding, da det er bedre under Navigeringen at have Havneplanerne i Kortet fremfor at skulle søge dem i »Havnelødsen«. Denne bliver dog ikke af den Grund undværlig, da det er umuligt at faa alt med i Kortene, der har Interesse for Besejlingen af Havnene.

Vi har modtaget følgende:

Sømandens Stemmeret. Nu nærmer den Tid sig, da de almindelige Valg til Folketinget skal finde Sted, og det er derfor ikke af Vejen allerede nu at stille sig klart, hvad det gælder, og hvorledes Søfolk skal udnytte den Ret, som den i 1911 vedtagne Lov om Søfolks Adgang til Deltagelse i Valg til Rigsdagen giver Adgang til. Sømandstanden staar nu med Hensyn til Stemmeret paa lige Fod med andre Samfundsklasser, der er givet Sømanden en Ret og en Pligt, som han bør udnytte bedst muligt. Nærværende Linier har til Hensigt at opfordre enhver, som efter nævnte Lov er i Besiddelse af Valgret, til i rette Tid at berede sig til Valget, der som bekendt skal foregaa i Maj Maaned.

Naar Valget er forbi vil der vistnok blive optaget Optælling af, hvor mange Sømænd, der har stemt, og man vil da kunne danne sig et Skøn over, hvorledes Sømanden skatter den ham, fra de almindelige Forhold afvigende, givne Stemmeret.

Fanø, i Februar 1913.

P. Klemmensen-Pedersen.

Kollision. Helsingør. 3. Februar. Dampskibet »Fancy« af Tønsberg, paa Rejse fra Østersøen med Trælast, er i Middags kollideret i Kattegat mellem Kullen og Anholt med Dampskibet »Urania« af Helsingfors, paa Rejse fra England til Kjøbenhavn. »Urania« sank kort efter Kollisionen: hele Mandskabet reddedes af »Fancy«, som derefter fortsatte til Helsingør, hvor den er indkommen for at reparere Boven, som er beskadiget.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 4. Februar.

Danske Farvande.

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

Esbjerg. (3.) Drivis, vanskelig for Sejlskibe.
Limfjorden. Thyborøn Kanal til Oddesund, (31.) Løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Vest for Mors (31.) svær Fastis, lukket for Sejlskibe. Sallingsund (29.) Sjapis, lukket for Sejlskibe. Løgstør (3.) Pakis, kun for kraftige Dampere. Aalborg (3.) sammenpakket Sjap- og Kvadderis, lukket for Sejlskibe. Ved Hals (3.) Indløbet: sammenpakket Kvadderis, lukket for Sejlskibe.

Mariagerfjord. (30.) Sammenpakket Sjap- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Randersfjord. (3.) Sammenpakket Kvadderis, Rende aaben. Sejlskibe Bugserhjælp.

Horsensfjord. (3.) Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Vejle. (3.) Indre Fjord: Fastis, Rende aaben. Sejlskibe Bugserhjælp.

Odense. (3.) Fjord og Kanal: spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Rende aaben.

Nyborgfjord. (1.) Løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Rudkøbingløb. (3.) Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Karrebæksmunde. (31.) Løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Skelskørfjord. (3.) Fastis, vanskelig for Sejlskibe. Isefjord. (3.) Ved Rørvig: spredt, Drivis, vanskelig for Sejlskibe. I Roskildefjord: Fastis, lukket for Sejlskibe.

Præstøfjord. (30.) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe. Bøgestrømmen. (1.) Helt lukket. Til Stege—Kallehave

—Letten (3.) Skrueis, kun mulig for kraftige Dampere. Færgestrømmen (30.) Øst for Broen svær Fastis, kun for kraftige Dampere; Vest for Broen: isfri.

Guldborgsund. (3.) Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp. Sydlig Del lukket; over Nysted Bredning tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Nakskovfjord. (3.) Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp. Bandholm (29.) Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Rødby (31.) Sjapis, Skibsarten uhindret.

Meldt isfri: Korsør (3.), Kolding (3.).

Svenske Farvande.

Gefle. Svær Fastis, Skibsarten lukket. Skutskær: svær Fastis, kun mulig med Isbryderhjælp.

Ørskær. Løs Sjap- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe. Sandhamn. Rende til Stockholm.

Strömstad. Idefjorden: Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder.

Tyske Farvande.

Pillau. Havnen: sammenpakket Sjap- og Kvadderis.

Neufahrwasser. Drivis.

Swinemünde. Søen: løs Sjap- og Kvadderis. Strømmen: spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Inderhavnen: tynd Fastis.

Warnemünde. Warnow: Rende aaben. Istakst.

Travemünde. Reviret: løs Sjap- og Kvadderis. Skibsarten uhindret.

Elben. Indløbet til Kaiser Wilhelm Kanal: Sjap- og Kvadderis. Glückstadt: Østsiden: Drivis. Altona: Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Hamburg: Sjap- og Kvadderis. Harburg: spredt Drivis; ellers Elben isfri.

Kaiser Wilhelm Kanal. Spredt Drivis, lukket for Træskibe.

Burmeister & Wain. Bestyrelsen for Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri har paa et den 4. ds. afholdt Møde vedtaget at indstille til Generalforsamlingen, at der udbetales 5 Procent i Udbytte, at der henlægges ordinært 138.934 Kr. til Reservefonden, at der af Driften afholdes 201.564 Kr. til Forsøg m. m. med ny Dieselmotorer, og at der til næste Aars Regnskab overføres 103.775 Kr.

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.

Tilvejebringelse af ensartede internationale Søfartsregler.

Dansk Forening for International Søret meddeler:

Le Comité Maritime International har besluttet at afholde sin næste Konference i Kjøbenhavn i Dagene den 13.—17. Maj 1913.

Denne Komité har allerede nu faaet 23 Staters traktatmæssige Tilslutning til ensartede Søfartsregler med Hensyn til Sammenstød og Bjergning.

Le Comité Maritime International har efterhaanden i alle søfarende Lande stiftet nationale Foreninger eller Sammenslutninger — til dette Øjeblik sytten. Der findes saadanne Foreninger i: Tyskland, Østrig, Belgien, Danmark, De Forenede Stater, Frankrig, Storbritannien, Grækenland, Ungarn, Italien, Norge, Nederlandene, Portugal, Rusland, Sverig, Japan og Den Argentinske Republik.

I Danmark er Comité Maritime international repræsenteret af Dansk Forening for international Søret, hvis Formand er Hr. J. Koch, Formand for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. De øvrige Medlemmer af Bestyrelsen er: d'Hrr. Skibsreder Johan Hansen, forhenværende Handelsminister, Højesteretssagfører Otto Liebe, Dispaehør V. Middeldøe samt Handelsminister O. B. Muus.

Le Comité Maritime International har tidligere afholdt Konferencer i Bruxelles (1897), Antwerpen (1898), London (1899), Paris (1900), Hamburg (1902), Amsterdam (1904), Liverpool (1905), Venedig (1907), Bremen (1909), Paris (1911).

Paa Konferencen i Kjøbenhavn vil følgende Spørgsmaal blive taget op til Behandling:

1. Sikkerheden til Søs. »Titanic«-Katastrofen har gjort dette Spørgsmaal særlig aktuelt og sat det paa Dagsordenen i alle store Lande.
2. London-Deklarationen af 26. Februar 1909 om privat Ejendom under Søkrig.
3. Søassurance paa fjendtligt Gods i Krigstilfælde.
4. International Fragtlovgivning.

Sikkerhed for Menneskeliv paa Søn.

(Sluttet.)

Kommissionen har haft meget vanskeligt ved at fastslaa den nøjagtige Betydning, der tillægges Ordet »Flaade«. Efter den gængse populære Opfattelse antages en Flaade i Almindelighed at bestaa af et Antal Tømmerstykker og Planker, der er sammenføjlet, saaledes at der dannes en flydende Platform. Et stort Antal af de Udkast til Flaadekonstruktioner, som var blevet fremsat for Kommissionen, var af nævnte Kategori. Man kunde imidlertid ikke til Brug i søgaaende Skibe i udenrigs Fart bifalde nogen Slags Redningsflaade paa hvilken Dækket ofte blot vilde ligge i selve Vandskorpen; derimod anser man en Konstruktion af den Art, der kan betegnes som en Ponton-Flaade, uden egentlig Forskel paa Over- og Underside (reversible) for at være skikket til at indgaa som Led i de anordningsmæssige Redningsmidler, som skal føres af den nævnte Klasse af Skibe.

Man mente saaledes at kunne betegne visse Flaader, som man havde set om Bord i Dampene »Laurentie« og »Lusitania« som tilfredsstillende Apparater af denne Type. Disse Flaader, som var bestemt til at bære 25 Personer hver, bestod af otte cylindriske Kobberbeholdere anbragt parvis med Enderne mod hinanden i en Ramme af Planker. Naar de var belastet med det Antal Personer, for hvilket de havde Certifikat, havde de et Fribord af 9 Tommer, maalt til Plankernes Overkant. Ponton-Flaader, der skal kunne medregnes til et Skibs Redningsmateriel, bør kunne gøre Fyldest, uanset hvilken Stilling de kommer til at indtage i Vandet og være udstyret med et Opstaaende, som kan være af Sejldug, til at folde sammen. Deres Størrelse og Vægt bør ikke være anderledes, end at de nemt kan haandteres og i Nødsfald uden videre kastes over Bord fra Skibets Dæk. En Ponton-Flaade, som opfylder disse Betingelser, bør kunne erstatte Baade, som ikke føres direkte under Daviderne i søgaaende Skibe i udenrigs Fart, under den Forudsætning, at Antallet af de Personer, som saaledes henvises til Flaader ikke overskrider 25 pCt. af hele det Antal, hvortil Skibet har Certifikat eller af de om Bord værende Personer i Tilfælde af, at dette Tal overskrider Certifikatets Paalydende. Der kan efter Kommissionens Mening tænkes Tilfælde, hvor kun Flaader af saadan Type vilde faa Betydning som Redningsmiddel, og endskønt Kommissionen ikke var betænkt paa at anbefale, at det skulde være en tvungen Sag at føre et vist Antal Ponton-Flaader, saa er den dog af den Mening, at det i visse Tilfælde skulde være Rederne tilladt indenfor visse Grænser at anvende Redningsmidler i denne Form.

Kommissionen anser det herefter for heldigst, at der tilvejebringes Apparater til at udsætte Redningsflaader med fra et Skibs Dæk, førend dette synker, men mener dog, som anført ovenfor, at anerkendte Ponton-Flaader kun bør være af en saadan Størrelse, at de i givet Tilfælde kan haandteres uden Brug af saadanne Apparater, at 3 Kubikfods Opdrift, saaledes som det fordres ved de nuværende Regler, vil være tilstrækkeligt for de af Kommissionen anbefalede Ponton-Flaader, at Ponton-Flaader, som opfylder Kommissionens Betingelser bør antages, som en Del af Redningsmidlerne i søgaaende Skibe i udenrigs Fart og i Hjemmefart, dog ikke i Stedet for Baade, som kan anbringes under Davider, eller for saadanne, som kan anbringes under de Baade, som er anbragt i Daviderne. Følgende Udrustning vil være tilstrækkelig for saadanne Ponton-Flaader: Fire Aarer, fem Gaffer, et Drivanker, en Fangline, Rum for Poviant og Vand, seks røde Lys og et »Holmes Lys« af samme Slags, som Redningsbaadene skal føre, saaledes at de, der er om Bord eller i Vandet, kan se, hvor Flaaden er.

Kommissionen er gaaet ud fra den Grundsætning, at der føres saamange Redningsbaade med Dæk som muligt, førend man føjer Flaader til, idet de dækkede Redningsbaade staves saaledes, at ikke flere end seks Baade skal betjenes af et Sæt Davider. Baadene staves i to Tiere med tre i hver, den ene Tier under Daviderne, og den anden umiddelbart ved Siden af Daviderne. Der maa dog levnes en tilstrækkelig Plads mellem de to Tiere til Betjening af de Baade, som er under Daviderne, og disse sidste maa være hensigtsmæssigt indrettet og anbragt. Under denne Forudsætning mener Kommissionen, at alle søgaaende Skibe i udenrigs Fart praktisk talt vil kunne opfylde Board of Trade Udkastets Bestemmelser. I mange Skibe kan der naas et tilsvarende Arrangement ved at indsætte Flaader for en vis Del af de Baade, der bliver anbragt langs med dem, der findes under Daviderne. I adskillige Tilfælde blev der saaledes bortset fra Baadene under Davider overladt Rederne Valget mellem Flaader og Redningsbaade med Dæk.

Kommissionen er endnu ikke i Stand til at frem-

(Fortsættes Side 67.)

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

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

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Breddede- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvildder er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstanden i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er reviderende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser

Paa Søkort-Arket er udkommet:

Kort Nr. 244. **Smaalands-Farvandet**. Vestlige Del. Maalestok 1 : 70 000, med Specialkort: 1) Karrebæksminde 1 : 8 000. 2) Bandholm: 1 : 8 000. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00. 1913.

Kort Nr. 242. **Farvandet Nord for Fyen** samt Hørsens- og Vejle-Fjord. Maalestok 1 : 70 000, med Specialkort: 1) Horsens 1 : 8 000. 2) Vejle 1 : 8 000. 3) Fredericia 1 : 6 000. 4) Mindelfart 1 : 8 000. 5) Bøgeense: 1 : 8 000. Foreløbig Udgave. Pris paa Kortlæred Kr. 3,00. 1913.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 3 til Den Danske Lods. 9de Udgave 1910. Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande. 1909. Forandringer og Tilføjelser Nr. 4 til Den Færøske Lods. 30je Udgave 1907.

Samtlige Forandringer og Tilføjelser Nr. 2 til Den Islandske Lods. 3dje Udgave 1911. Henvendelse til Søkort-Arket.

Maaned-Udgaver af Efterretninger for Søfarende for Januar 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portogifter. Enkelte Maanedsnummere erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arket. Annulleret er:

Kort Nr. 185. Smaalands-Farvandet. Vestlige Del. 1901.

I. Østersøen.

162. Sverig. Svenska Björn Fyrskib inddraget for Vinteren. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Svenska Björn Fyrskib inddraget for Vinteren. 59° 34' 56" N. 19° 47' 50" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3051, Kjøbenhavn 1913.)

163. Sverig. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib inddraget. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Gäfle er Grundkallen Fyrskib inddraget for Vinteren. 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3052, Kjøbenhavn 1912.)

164. Sverig. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib inddraget. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Gäfle er Västra Banken Fyrskib inddraget for Vinteren. 60° 53' 34" N. 17° 55' 4" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3052, Kjøbenhavn 1912.)

165. Rusland. Finske Bugt. Krasnaja Gorka Punt. Sømafor- og Signal-Station nedlagt. Sømafor- og Telegraf-Stationen paa Krasnaja Gorka Punt er nedlagt. c. 59° 58' N. 29° 20' E. (Kort Nr. 155.)

166. Rusland. Lyscerot Fyrskib inddraget for Is. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Lyscerot Fyrskib inddraget paa Grund af Is. 57° 38' N. 21° 36' E.

167. Rusland. Libau. Fyrskib inddraget for Is. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Libau Fyrskib inddraget paa Grund af Is. c. 56° 31' N. 20° 51' E.

168. Tyskland. Pillau. Skydning. Fra Kystbatterierne ved Pillau vil der blive skudt ud over Søen en Dag i Tiden fra 11te til 20de Februar 1913. Under Skydningen er Ind- og Udpassage forbudt. Den Dag, der skydes, hejses et rødt Flag

193. Canariske Øer. Fuerteventura. Cabras. Oplysning om Fyr. Et hvidt fast Fyr er tændt 0,5 m lodret under det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Cabras Havneområde.

Det underste Fyr nedlægges samtidig med, at det øverste Fyr forandres til et grønt Fyr. c. 28° 29' N. 13° 52' W. (Kort Nr. 91.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3030, Kjøbenhavn 1912.)

194. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachussets. Nantucket Sund. Handkørbief Fyrskib SW. Vrag borttaget. Vraget, som laa c. 4 Sm 251° (misv. W. 3/5 S.) fra Handkørbief Fyrskib, er borttaget. Fyrskibet: 41° 29' 4" N. 70° 04' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2787, Kjøbenhavn 1912.)

195. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachussets. Nantucket Sund. Vrag. Vraget af Lægteren Bombay ligger c. 5 Sm 302° (misv. NW. 1/5 W.) fra Handkørbief Fyrskib. Der er intet synligt af Vraget, der vil blive afmærket. Fyrskibet: 41° 29' 4" N. 70° 04' W.

196. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Jamaica Bugt. Afmærkning forandres. Omtrint den 15de April 1913 udlægges følgende Tønder:

Big Channel. 1) Watermans Bar vandret stribede Tønde udlægges i c. 2,5 m Vand i Linien mellem Cheney Bar Fyr og Westpol Bar Fyr samt 195° (misv. SW. 1/5 S.) fra Watermans Bar Fyr. 2) Big Channel Tønde 2 i c. 2,5 m Vand 330° (misv. N. t. W. 3/4 W.) fra Christianopol Marsh venstre Kant og 36 2/3° (misv. NE. 1/5 E.) fra Canarsie Dike Fyr. 3) Long Point vandret stribede Tønde i c. 2,5 m Vand henholdsvis 342 1/2° (misv. N. 1/5 W.) og 28 1/2° (misv. NE. 3/5 N.) fra sidstnævnte Punkter.

Island Channel. 1) Island Channel Tønde 1 i c. 1,5 m Vand 194° (misv. SW. t. S. 1/5 S.) fra Nestepol Bar Fyr og 281° (misv. W. t. N. 1/5 N.) fra Watermans Bar Fyr. 2) Island Channel Tønde 2 i c. 1,5 m Vand henholdsvis 233° (misv. SW. t. W. 3/5 W.) og 304° (misv. NW. 1/5 W.) fra samme Punkter. 3) Island Channel Junction vandret stribede Tønde i c. 1,5 m Vand henholdsvis 248 1/2° (misv. W. t. S.) og 303 1/2° (misv. NW. 1/5 S.) fra samme Punkter.

Beach Channel. 1) Beach Channel Tønde 1 i c. 1,5 m Vand 253° (misv. W. 3/5 S.) fra Hammels Landing, 260 1/2° (misv. W.) fra Hollands Landing og 68° (misv. E. t. N.) fra Nova Scotia Bar Fyr. 2) Great Bar Tønde 3 i c. 1,5 m Vand henholdsvis 246° (misv. W. t. S. 1/5 S.), 257° (misv. W. 3/5 S.) og 71 1/2° (misv. E. 3/4 N.) fra samme Punkter. 3) Long Bar vandret stribede Tønde i c. 1,5 m Vand henholdsvis 260 1/2° (misv. W.) 23° (misv. NE. t. N.) og 69 1/2° (misv. E. t. N.) fra samme Punkter.

Grass Hassock Channel. 1) Braut Point vandret stribede Tønde i 2,5 m Vand 278 1/2° (misv. W. t. N. 3/5 N.) fra Braut Point venstre Kant og 27° (misv. NE. 3/4 N.) fra Hammels Landing. 2) Grass Hassock Channel Tønde 1 i c. 1,5 m Vand 322° (misv. NW. t. N. 3/5 N.) fra Rockaway Redningsstation og 65° (misv. E. t. N. 3/5 N.) fra Braut Point højre Kant. 3) Grass Hassock Channel Tønde 2 i c. 1,5 m Vand 278 1/2° (misv. W. t. N. 3/5 N.) fra Kanten af Conchis Hole Point og 352° (misv. N. 1/5 E.) fra Rockaway Redningsstation.

Samtidig tændes Sloop Bar Hassock røde faste Fyr, som vises fra en Due d'Albe paa SW.-Enden af Thungen, som gaar ud fra Sloop Bar Hassock. Due d'Alben staa 290° (misv. NW. t. W. 3/5 W.) fra Bass Channel Island vestre Kant og 15° (misv. NE. t. N. 3/4 N.) fra Rockaway Redningsstation. 40° 36' 40" N. 73° 46' 52" W.

197. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Reedy Island Forfyr forandres. Omtrint den 16de April 1913 forandres Reedy Island Forfyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 1/2 Sek., Lyn 0, Sek., Mørke 2 Sek. 39° 26' 43" N. 75° 34' 36" W.

198. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tangier Island Shoal SW. Vrag. Vraget af Damperen Julia Luckenbaek ligger i c. 15 m Vand 3 1/2 Sm 192° (misv. S. t. W. 3/5 W.) fra Tangier Island Shoal Lystønde. Møstjerne er c. 8 m over Vandet.

En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek., er udlagt, 180° (misv. S. 1/2 W.) fra Smith Point Fyr og 247 1/2° (misv. W. t. S. 1/2 S.) fra Tangier Island Fyr. Smith Point Fyr: 37° 52' 47" N. 76° 11' 02" W.

199. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Bretons Bugt. Tønde udlagt. Bretons Bay Spiritønde 2 A er udlagt i c. 4,5 m Vand ved W.-Kanten af Grunden paa E.-Siden af Løbet i Bretons Bugt. 227 1/2° (misv. SW. 3/5 W.) fra Kanton af Paw Paw Point og 330° (misv. NNW.) fra Higgins Point, der ligger paa c. 38° 14' N. 76° 41' W.

200. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Rappahannock Floden. Mill Vig. Parrot Island. Fyr flyttet. Parrot Island Fyr er flyttet; det vises nu fra en rød Baake i c. 2,5 m Vand paa Kanten af Grunden, E. fra Øens S.-Ende. 37° 35' 30" N. 76° 24' 35" W. Den gamle Fyrbaake bliver staaende og kaldes Parrot Island Shoal Baake.

201. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Vrag afmærket. Lægteren Boreon er sunket i 11 m Vand c. 1/2 Sm NW.-lig for Lystønde Nr. 2 A. Der er intet synligt af Vraget. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 15 Sek. er udlagt c. 45 m NNW. for Vraget. Denne Lystønde vil blive inddraget, og i Stedet for vil der

fra Lodsudkigstærnet. Flaget nebhales efter Skydningens Ophør. Pilsen: 54° 38½' N. 130° 54' E.

169. Tyskland. Danzig Bugt. Skydning. Den 7de Februar 1913 — i Tilfælde af daarlige Vejr den 8de eller 10de Februar — skydes der ud over Søen fra Batterierne i Heibuder Bugt.

Skydningen begynder Kl. 9 Egn. og varer indtil 5 Timer. Det er farligt at nærme sig Kysten inden for 8 Sm Afstand. Under Skydningen er der højst et sort Flag paa Signalmasten ved Neuharwasser Lodsinus, og Lodsdamper ligger ude. Lodsinus: 54° 24½' N. 18° 40' E.

170. Tyskland. Adler-Grund Fyrskib inddraget for Is. I Følge Meddelelse fra det danske Konsulat i Stettin er Adler-Grund Fyrskib inddraget paa Grund af Is. 54° 50' N. 14° 22' E.

171. Tyskland. Hohwacht Bugt. Forsøgsøstunde udlagt. I Nærheden af Hohwacht Bugt er der i 10 m Vand c. 0½ Sm fra Land udlagt Forsøgsøstunde.

Stedet, der ikke maa besøjes, er afmærket med røde Bøjer. c. 54° 23' N. 10° 34' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2829. Kjøbenhavn 1912.)

172. Tyskland. Schlei Munding. Udflytning til Forsøg. Indløbet til Schlei Munding er til Forsøg udflyttet til 6 m. c. 54° 40½' N. 10° 02½' E.

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

173. Danmark. Sundet. Kjøbenhavns Grænser for Reden forandret. Kjøbenhavns Red bestemmes med Nord af en Linie fra Traaræk Bæledæmning til Pladsen for Lys- og Klokketårnen paa Traaræk-Bælt og derfra til Pladsen for Lystønden Saltholm-Flak NE, mod Øst af en Linie fra sidstnævnte Lystøndes Plads til Saltholms nordligste Punt og herfra af Saltholms Vestkyst indtil Saltholms sydligste Punt, mod Syd af en Linie fra sidstnævnte Punt til Pladsen for Drogden Fyrskib, herfra til Pladsen for Sømerket Alhandslag (rød 2-Koed) og fra denne af en Linie til Sjællands Kyst i Retning mod Vælleløbs Kirke paa Sjælland. Traaræk Rev Lys- og Klokketårne: 55° 47' (04½') N. 12° 39' (35½') E. (Kort Nr. 250. Danske Løds, Side 294.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

174. Kattegat. Kullen W. Vrag. Damperen »Uranica« er efter en Kollision sunket 5 à 6 Sm W. for Kullen. Indet af Vraget er synligt over Vandet. Stedet er foreløbig afmærket med en Petrolbenstønde. Den anførte Plads er unøjagtig. Kullen: 56° 18¼' N. 12° 27' E.

175. Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indløbet atfaret. Der har fundet Tilstanding Sted i Indløbet til Anholt Havn saaledes, at Dybden kun er 3½ m. N.-lige Ydemotes Hoved: 56° 42' 36" N. 11° 30' 39" E. (Kort Nr. 247. Danske Løds, Side 235 og 236. Havne-Løds, Side 13 og 14.)

176. Danmark. Limfjorden. Thybørn-Kanal. Vandstand. I Thybørn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevæn 4, m, i Svanholm-Løb 1, m, i Kobber-Løb 2,4 m, i Gaasholm-Løb 3 m. Der er saaledes for Tiden 3 m Dybde i del W.-lige Indløb til Limfjorden. Thybørn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

177. Danmark. Limfjorden. Thybørn-Kanal. Lystønde inddraget for Is. Lystønden Thybørn-Kanal Nr. 3 er inddraget paa Grund af Is. 56° 40' (50") N. 8° 16' (55") E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

178. Danmark. Graadlyb. Lystønde inddraget for Is. Paa Grund af Is er følgende Tønder i Graadlyb inddraget: 1) Graadlyb-Barre Lystønde 55° 26' (34½') N. 8° 16' (27') E. 2) Søren Jessens-Sand Lystønde 55° 27' (15½') N. 8° 18' (14½') E. 3) Pann-Sandende (Jærg.) Lys- og Fløjtefynde 55° 28' (55") N. 8° 22' (14") E.

179. Tyskland. Hever Munding W. Vrag forgeres eftersøgt. Vraget af Sandsgæren, som var sunket W. for Hever Munding, er forgeres eftersøgt.

Den lille sorte Bøje er indraget. 54° 22½' N. 8° 18½' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2144. Kjøbenhavn 1911.)

180. Tyskland. Eiben. Oplysning om Vrag. 1) Foran Due d'Alberne — saavel opad Floden som ned ad Floden — ved Vraget af Vandalia er der i en Afstand af 160 m udlagt svære Ankre. Fra hvilke der gaar svære tof halvede Kæder til Ishrydderne ved Due d'Alberne.

Man advares mod at beskædige disse Forankringer, samt mod at komme Due d'Alberne for nær i Strømnevingen. Skorstøen paa Vraget er forsvundet, og naar Masterne forsvinder, er der indet synligt af Vraget. Der er derfor udlagt 3 smaa grønne Spidstønder, 1 ved hver af Vragets Bunder og 1 ved Midten. Man maa ikke støbe paa disse Tønder. Øverst Due d'Alber: 53° 48' 02" N. 9° 23' 13" E.

2) Vraget af Farøvej, som var sunket c. 150 m fra den sorte Spidstønde 6 ved Kollmarstrand, er borttaget og Mærkeskibet inddraget. c. 53° 43' N. 9° 29½' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 37. Kjøbenhavn 1913.)

181. Holland. Ems. Watum Bugt. Dybde atfaret. En Puller med 4½ m Vand er fundet mellem den sorte Tønde D 5 og den sorte Lystønde D 6. 53° 25' 03" N. 6° 55' 18" E.

En Puller med 4 m Vand er fundet c. 200 m SW. for Lystønde D 6.

182. England. Southwold. Fyr forandret. Det hvide Blinkfyrt paa Yderenden af N.-Pieren ved Southwold Havn er forandret til et hvidt fast Fyr. 52° 18¼' N. 1° 40¾' E.

183. England. Swarte Bank. Grund eksisterer ikke. 12,5 m Grunden, som var rapporteret at ligge paa 53° 48½' N. 2° 08' E., har været onllyggeligt eftersøgt og er ikke blevet fundet. Mellem 53° 48½' N. 2° 04½' E. og 53° 45½' N. 2° 09½' E. er der fundet Dybder paa 20 m. (Kort Nr. 180.)

184. Skotland. Cromarty Firth. Nigg Sands. Baaker opført. Paa S.-kanten af Nigg Sands er opført 4 Pælebaaker, hvorfra der kan vises Fyr.

De 2 W.-lige Baaker staa henholdsvis 0,2 Sm 332° (misy. N. ¼ W.) og 0,2 Sm 55° (misy. E. t. N. ¾ N.) fra Lystønden Nigg Sands West End. De 2 E.-lige Baaker staa henholdsvis 0,2 Sm 281° (misy. NW. t. W. ¾ W.) og 0,1 Sm 334° (misy. N. ¾ S.) fra Nigg Sands East End røde Spidstønde. Den W.-ligste Baake har 1 Tverstykke paa Toppen, de andre henholdsvis 2, 3 og 4 Tverstykker. W.-ligste Baake 57° 41½' N. 4° 07' W.

185. Sletlands Øerne. Lerwick. Loola Baa. Fyr tændt. Paa Loola Baa er tændt et ubevogtet, hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Flammens Højde: 4½ m. Brandtid: 1. August—30. April 60° 09¾' N. 1° 08¾' W.

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

186. Frankrig. Seine Munding. Ratier S. O. Lystønde flyttet. Den sorte Lystønde Ratier S. O., der viser rødt Lys med Et-Pornørkeler hver 6 Sek., er flyttet c. 250 m S. efter og ligger nu paa 49° 24' 51" N. 0° 06' 04" E.

187. England. Stokes Bugt. Pæs Belægenhed. Tønder inddraget. 1) Pieren, som ligger SE. for Jernbanepieren i Stokes Bugt, er 75 m nærmere ved Jernbanepieren end vist i Kortene. Afstanden mellem de 2 Pierer er 0,1 Sm. 50° 46½' N. 1° 08¾' W.

2) De 2 hvide Spidstønder med rød Stage og Ballon ved den maatte Mil er permanent inddraget.

Tønderne har henholdsvis S. og W. for Gillicker Punt, som ligger paa 50° 46½' N. 1° 08½' W.

188. England. Scilly Øerne. Bishop Rock. Klokke- og Undervandsklokketønde midlertidig inddraget. Klokke- og Undervandsklokketønden, som ligger c. 0,2 Sm 230° (misy. WSW.) fra Bishop Rock Fyr, er midlertidig inddraget. 49° 52' 03" N. 6° 27' 13" W.

189. England. Milford-havnen. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Fiskerifartøjet Eagle, som ligger 0,4 Sm 251° (misy. W. ½ S.) fra Sannatoren paa Slack Skæret er uskadeliggjort.

Mærkeskibet er inddraget; den grønne Vragtønde bliver foreløbig liggende. c. 51° 42' N. 5° 06,2' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 3061. Kjøbenhavn 1912.)

190. England. Mersey Floden. Pluckington Bank. Lystønde flyttet. Pluckington Bank sorte Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er flyttet 0,1 Sm 17° (misy. NE. t. N.) hen og ligger nu 0,2 Sm 262° (misy. W. ¼ N.) fra de 2 røde Fyr ved Indløbet til Brunswick Dok. 53° 23' N. 2° 59¼' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2897. Kjøbenhavn 1912.)

191. Irland E.-Kyst. Lamay Island. Vrag afmærket. Vraget af Damperen Isabel ligger 0,2 Sm 356° (misy. N. t. E. ¾ E.) fra Taxiør Rock. Fra Masten af Vraget vises et hvidt fast Lys, og en grøn Vragtønde er udlagt tæt N. for Vraget. 53° 30' 42" N. 6° 01' 50" W.

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

192. Afrika. Portugisisk Guinea. Gøha (Jøha) Floden. Tønde udlagt. Som Andvagnings-tønde for Gøha Farvandet, der løber ud i Gøha Floden, er der i 13½ m Vand udlagt en sort Spidstønde med sort Ballon, mærket »Cachou«.

Opmærksomheden henledes paa, at Strømmen her sætter NE.—SW. efter. 11° 49' 42" N. 16° 35' 18" W.

blive udlagt 2 vandret stribede Lystønder, mærket »A« og »B«, som viser rødt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek. A. skal ligge c. 20 m fra N.-Enden af Vraget og B. c. 20 m fra S.-Enden af Vraget. Lystønde Nr. 2 A: 36° 57' 41" N. 76° 20' 54" W.

202. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cape Lookout Shoals. Grund rapporteret. En Grund med c. 3. m Vand er rapporteret c. 6 Sm WSW.-lig for Cape Lookout Shoals Tønde Nr. 8, tæt ved det Sted, hvor et Vrag er vist i U. S. Coast Survey Kort Nr. 147 paa 34° 22' 20" N. 76° 34' 45" W.

203. Forenede Stater i Nord-Amerika. Frying Pan Shoals. Fyrskib midlertidig ombygget. Frying Pan Shoals Fyrskib Nr. 94 er midlertidig ombygget med Reserve-Fyrskib Nr. 29, der viser 2 hvide, faste Fyr: Synsvide: c. 12 Sm. Taagesignal gives med Klokke paa følgende Maade: 2 Slag. 3 Sek. Pause, 9 Slag, 45 Sek. Pause. Fyrskibet har Iverensundersklokke eller Radiotelegraf-Apparater. 33° 34' 00" N. 77° 48' 40" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 45. Kjøbenhavn 1913.)

204. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Jones Island. Forfyr forandret. Jones Island Forfyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 2 Sek., Blink 0. Sek., Mørke 1. Sek. 32° 02' 30" N. 80° 52' 16" W. Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2966. Kjøbenhavn 1912.)

VII. Meksikanske Havbugt, Karaiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

205. Mexiko. Campeche Bugt, Zapotitlan. Fyr midlertidig ombygget. Da Zapotitlan Fyr er ødelagt af Søen, er der i Stedet for dette Fyr tændt et midlertidigt Blinkfyr, der viser hvidt Et-Blink. Det vises fra et Taarn, der staar c. 1 Sm SE.-lig for det gamle Taarn. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 11 Sm. Lysevne: 36 Sm. 18° 33' 30" N. 94° 49' 00" W.

206. Brasilien. Maranhão Indsejling. Santa Anna Fyr atter tændt. Santa Anna veksellende hvide og røde Fyr er atter tændt. 2° 16' 2" S. 43° 37' 2" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 153. Kjøbenhavn 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

207. Italien W.-Kyst. Fiumicino. Havnesignal. Fra Stangen paa Lodstaarnet paa S.-Molen ved Havnekanalen til Fiumicino vises nu følgende Signaler: Et rødt Flag betyder, saafremt Søen er rolig; Der er ikke Vand nok til at passere Barren, og saafremt Søen er urolig; Det er farligt at løbe ind. Et lodret stribet Flag, der er blaåt ved Yderenden og hvidt i Midten med Bogstavet P betyder: Alvent Lødsen, Løbet er ikke frit. 41° 46' 2" N. 12° 13' 4" E.

208. Sicilien. Messina Stræde. Kap Peloro. Fyr forandres. Punta Sottile Fyr, SSW. for Kap Peloro Fyr, er forandret til et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 1. Sek. I øvrigt uforandret. 38° 15' 48" N. 15° 39' 05" E.

Den 15de Februar 1913 forandres Kap Peloro Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 1. Sek. Lysevne: 12 Sm. I øvrigt uforandret. 38° 16' 00" N. 15° 39' 08" E.

209. Italien E.-Kyst. Ancona. Havnearbejder. I den SE.-lige Del af Ancona Havu bygges et Bassin, hvis Dæmninger danner rette Vinkler. Paa den N.-lige Del af Arbejdspladsen er tændt et rødt, fast Fyr. Ancona: 43° 37' 1/2" N. 13° 30' E.

210. Italien E.-Kyst. Tagliamento. Fyr tændes. Den 7de Februar 1913 tændes paa Tagliamento Pynt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 22 m. Lysevne: 14. Sok. c. 45° 38' N. 13° 06' E.

211. Rusland. Kertsch-Jenikale Stræde. Jenikale. Vrag borttaget. Vraget af Sølfartøjet Rybetz, der ligger c. 1700 m 140° (milst. SE. 1/4 S.) fra Jenikale Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 45° 22' 24" N. 36° 39' 08" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3087. Kjøbenhavn 1912.)

212. Tripolis. Tripolis Hav. Lystønde forandret. Lystønden ved Grunden, som ligger 1. Sm 58° (milst. NE. 1/4 E.) fra Fort Spanish, er forandret og viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek. Fort Spanish: 32° 54' 1/2" N. 13° 11' 1/4" E.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Februar 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 1/2	119 1/4	119 1/2
Danmark		108	108 1/2
Norden	118 1/2	118	118 1/2
Gorm			
Carl	126 3/4	126 3/4	127 1/4
Dannebrog	139 1/2	139 1/4	139 1/2
Skjold		114	114 1/2
Urania	44 1/2	44 1/2	45 1/4
Neptun	130 1/2	130 3/4	131
Dampsk. af 1896	132 1/2	133	133 1/4
Hejmdal	136 1/4	136	137 1/4
Østasiatiske	140	139 3/4	140
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	132 1/4	132 1/4	132 3/4
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	81 1/2	81 1/4	81 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		86	87
3 1/2% Husejer Kreditk.		83 1/2	85 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.		89 1/2	91 1/4
4% — — — — — 2. Serie		93 1/4	93 1/2
4% — — — — — 1. — — — — —		95	96
3 1/2% Østift. Kreditf.		89	91
4% — — — — —		91 1/2	92
3 1/2% Landkreditk.		85 1/4	87 3/4
4% Østift. Kreditf.		91 1/2	91 3/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	144 1/4	-1/2	144	144 1/2
Privatbank			111 3/4	112 1/2
Landmandsbank			144 1/4	145
Handelsbank	147 1/2	-3/4	147 1/2	147 3/4
Grundejerbank			15	16 1/2
Burm. & Wain	96 1/4	-96-97	97 1/4	97 1/2
Helsingørs Jærnsk.	114 3/4		115 1/4	115 3/4
Sukkertabr.	232	-1/4	232	232 1/4
Bryggeri Aktier	209		209	209 1/2

Vekselkurser d. 5. Februar 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.25	18.20
Paris	72.40	
Amsterdam	150.90	
Wien	75.55	

Notering paa Berlins Børs d. 4. Februar 1913.

Russiske Noter	215.80
4% Russiske Consols	99.60
3 1/2% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — 1890	93.30

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

„Forenede Dampsk.“ 92,000, „Danmark“ 44,000, „Norden“ 224,000, „Carl“ 32,000, „Dannebrog“ 256,000, „Skjold“ 120,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 40,000, „Hejmdal“ 20,000, „Gorm“ 20,000, „Neptun“ 44,000, „Dansk-russisk“ 156,000, „Østasiatisk“ 144,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

IX. Bekendtgørelser m. m.

213. Frankrig. Bestemmelser for Signaler fra Skibe, som generes af Søgeflys. Enhvert Skib, som generes af Søgeflys fra franske Orløsskibe eller fra Forter ved Kysterne af Frankrig, Alger og franske Kolonier, bør benytte følgende Signaler, enten enkelt eller om mulig samtidig:

a) Med Lantærne: 4 korte Blink efterfulgt af 1 langt.

b) Med Flaite, Sirene eller Tragehorn: 4 korte Stød efterfulgt af 1 langt.

Signalene må ikke benyttes uden absolut Nødvendighed, og kun naar Skibet befinder sig i Straaleme fra Søgeflys, da det ellers er umuligt at vide hvilke Søgeflys, der generer. Søgeflyset vil da blive stukket eller drejet bort. Signalerne bør gentages, indtil dette er sket. Skibe, som undlader at gøre disse Signaler, vil blive gjort ansvarlige for eventuelle Ulykker.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Korts eller Bøgs Nr. N betyder: Nyr Kort eller ny Bøg; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

England:

R 1730 Midderranean. — Gulls of Lyons and Genoa.

R 1653 Eastern Archipelago. — Island of Java, western portion.

R 2631 England, South Coast. — Portsmouth harbour.

R 2184 Ireland. — South-west coast of Ireland, including Crookhaven.

R 2517 Canada, Nova Scotia. — Green Island to Cape Gasco.

R 3096 United States: Atlantic coast. — Cape Cod bay.

R 472 West Indies. — Harbours and anchorages on the coast of Haiti and Santo Domingo.

Frankrig:

N 3478 Passe Henriette et ses abords (Édition provisoire).

R 827 De Port Bahia Diélette.

R 878 De l'île Bréhat à Barfleur.

+ 5407 Passe Henriette.

Holland:

R 207 Nordzee. Monden van de Penns I: 50 000.

Tyskland:

R 99 Ostsee, Deutsche Küste: Danziger Bucht, Westlicher Teil. I: 75 000.

R 415 Indischer Ocean, Ostküste von Afrika: Aden bis Mozambique. I: 3 500 000.

R 416 Indischer Ocean, Ostküste von Afrika: Mozambique bis Port Natal. I: 3 500 000.

R 298 Nördlicher Stillen Ocean: Sindhinesisches Meer. I: 3 000 000.

+ 111 Atlantischer Ocean, Westküste von Afrika: Hafen von Lagos.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 112. Red Sea. Daedalus reef light—Alteration in character. Former Notices. — Nos. 1183, 1663 of 1912, and 47 of 1913. Position — Lat. 24° 55½' N., long. 35° 51½' E. Alteration. — The fixed white light has been replaced by a group occulting white light showing a group of two eclipses every twenty seconds, thus: —

Light.	eclipse.	light.	eclipse.
8 secs.	4 secs.	4 secs.	4 secs.

Remarks. The other details of the light are unaltered. (Notice No. 112 of 1913, dated 20th January.)

Charts affected. No. 8 b, Red sea, sheet II., with plan. No. 2523, Red sea. No. 748 b, Indian ocean, northern portion.

Publications. List of Lights, Part V., 1912, No. 2177. Red Sea Pilot, 1909, page 123.

No. 109. British East Africa. Kisimayu bay—Beacons established. (a) Position. Near edge of reef, at a distance of about 2 cables, 143° (S. 33° E. Mag.), from Pillar rock. Lat 0°

23¼' S., long. 42° 31½' E. — Description. White beacon. — Remarks. This beacon, in line with Pillar rock, 323° (N. 33° W. Mag.), leads through Inner pass. — (b) Position. On beach, on northern shore of bay, at a distance of 5½ cables, 124° (S. 52° E. Mag.), from Kisimayu fort. — Description. White beacon. — (c) Position. On sandhill, at a distance of 500 feet, 32° (N. 36° E. Mag.), from beacon (b). — Description. White beacon. — Remarks. Beacons (b) and (c) in line, 32° (N. 36° E. Mag.), lead westward of the reef extending southward from Kisimayu island. — No. The small pier shown on the charts southward of Kisimayu village no longer exists. — Variation. 4° W. (Notice No. 109 of 1913, dated 20th January.)

Chart affected. No. 860, Kisimayu bay. — Publication. Africa Pilot, Part III., 1905, pages 507, 506, 509.

No. 124. Malacca Strait, Sumatra—Langsar Bay, Birm channel—Buoys withdrawn. Former Notice. No. 955 of 1912. — Position. Pulo Rawan, lat. 4° 33' N., long. 98° 2' E. — Details. All the buoys in Birm channel and river, with the exception of Langsar fairway light-buoy and black can buoy No. 5, have been withdrawn. (Notice No. 124 of 1913, dated 24th January.)

Chart affected. No. 3574, Langsar bay; and Birm river entrance. — Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 89.

No. 128. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach. — Shawshean Island—Light to be discontinued and temporary lights established. Position. Lat. 31° 25½' N., long. 122° 14¼' E.

— Details. On or about the 31st January 1913, the existing light will be discontinued, and until the establishment of a new permanent light, the undermentioned temporary lights will be exhibited: (a) Position. On northern side of existing lighthouse. — Character. An occulting white light every twenty seconds, showing thus: —

Light.	eclipse.
15 secs.	5 secs.

Elevation. 227 feet. — Visibility. 21 miles, except where obscured by the existing lighthouse, over an arc of 40°, to vessels approaching from the southward. — Order. 4th. Dioptric. — Structure. A timber structure. — (b) Position. On southern slope island. — Character. A group occulting white light, showing a group of three eclipses every thirty seconds. — Visibility. 10 miles, where the temporary occulting light (a) will be obscured by the lighthouse. — Order. 6th. — Remarks. No further Notice will be given with regard to the establishment of the above temporary lights. (Notice No. 128 of 1913, dated 24th January.)

Charts temporarily affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse Kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse Kiang. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 2347, Nippon, Kinsu, Shikoku, &c. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian-tung. — Publications. List of Lights, Part VI., 1912, No. 848. China Sea Directory, Vol. III., 1904, page 401. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 381 (in press).

sætte Forslag med Hensyn til Skibsbaades Dimensioner etc. Indtil videre er man gaaet ud fra, at 30 Fod burde være en Baads Maksimumslængde, at Rumindholdet af en saadan Baad vilde blive 600 Kubikfod, og at den vilde kunne føre 60 Personer. Man mener, at Passagerne ikke bør anbringes i Baadene paa Baadedækket, hvor der findes et lavere liggende aabent Dæk. Paa den Maade holdt man Baadedækket fri for Passagerer, saa Haandteringen af Baadene ikke bliver hindret. Kommissionen er efter nøje Overvejelse kommet til det Resultat, at hvis en Reder maatte ønske at anbringe en Del af Baadene paa et lavere Dæk, end det egentlige Baadedæk, er der ingen Grund til at modsætte sig dette, forudsat at der tages de nødvendige Forholdsregler til at forhindre de lavere anbragte Baade i at blive forulempet af de Baade, som er anbragt ovenover dem paa det øverste Dæk.

Det bør undgaaes at anbringe Baade i Boven af et Skib, da de dér er udsat for Beskadigelse, men til Gengæld er Kommissionen af den Mening, at man ikke skulde sætte Grænser for Anbringelsen af Baade i et Skibs Agterpart. I mange Skibe er den Plads, der er til Raadighed for Davider begrænset til Maskinrummets Længde, og den Del af Dækket, der ligger agten for den agterste Luge. Der kan ganske vist indtræffe Tilfælde, hvor en Baad, som føres under Davider lige over Skruen, kan blive beskadiget af Skruebladene, men saadanne Tilfælde indtræffer sjældent, naar man viser behørig Forsigtighed ved Udsælingen. Det maatte foretrækkes at have Baadene under Davider, selv om det er lige over Skruen, fremfor at anbringe dem paa Dækket borte fra Daviderne. Endvidere vil det ofte være af den største Vigtighed at have Baadene spredt over saa stor en Længde af Skibet som muligt.

Kommissionen er af den Mening, at det vil være et praktisk og heldigt Arrangement at anbringe en aaben Redningsbaad under Daviderne, og under den en Redningsbaad med Dæk af samme Rumfang med sammenfoldeligt Opstaaende og saaledes gøre det muligt at fordoble den Plads, man har i Baade under Davider. Paa den Maade vilde man blive i Stand til at forøge Baadpladsen i de 86 Skibe, der nu for Tiden har Certifikat til at føre et Passagerantal, der er henvend dobbelt saa stort som det Antal, der er Plads til i Baadene under Davider, saaledes at man kom i Overensstemmelse med Reglerne i det fremsatte Lovforslag, uden at forøge Davidernes Antal og uden at bryde den Regel, der bestemmer, at ikke mere end 50 pCt. af Redningsbaadene maa være Redningsbaade med Dæk med sammenfoldeligt Opstaaende. I Tilfælde, hvor man maatte anse en saadan Ordning som uigennemførlig, og i Tilfælde, hvor det givne Antal Baade »under Davider« ikke svarede til Davidernes virkelige Tal, kunde én eller flere Baade anbringes langs med de Baade, som virkelig var under Daviderne. Under denne Forudsætning havde man ikke undersøgt disse Tilfælde nøjere, dog var det muligt, at man i enkelte Tilfælde blev nødt til at anbringe ekstra Davider. Hvor saadanne ikke lod sig anbringe, var det rimeligt, at der var sikret Adgang til Dispensation, da den behørig Udrustning dog kunde sikres paa en fyldestgørende Maade.

I 44 Tilfælde vil det gennemgaaende blive nødvendigt at forøge Antallet af Davider og tillige at forøge Antallet af Redningsbaade med Dæk til mere end 50 pCt. af det hele Antal førte Baade; for at faa Udkastets Bestemmelser opfyldt, maatte Antallet af Davider i 20 Tilfælde forøges, hvad der dog i 5 Tilfælde vilde være praktisk uigennemførligt.

Kommissionen er af den Mening, at Baadene ikke bør anbringes andet Steds, hvor det lader sig gøre at have dem under Daviderne eller langs med disse og foreslaar dertil at optage en Bestemmelse i Udkastets Regler, der fastsætter det mindste Antal af aabne Redningsbaade, som skal findes under Davider.

Forslag til Lov

om

Bestyrelsen af Københavns Havnevesen.

Fremsat i Landstinget den 29. Januar 1913 af Trafikministeren.

§ 1.

Københavns Havnevesen bestyres af et Havneraad.

§ 2.

Havneraadet bestaar af Havnedirektøren, der er Raadets Formand, og 16 Medlemmer, hvoraf 1 udnævnes af Ministeren for offentlige Arbejder, 1 af Ministeren for Handel og Søfart, 2 vælges af Folketinget, 2 af Landstinget, 2 af Københavns Magistrat, 2 af Københavns Borgerrepræsentanter, 2 af Grossererersocietetets Komité og, efter derom af Ministeren for Handel og Søfart nærmere fastsatte Regler, 4 — nemlig 2 for Skibsfarten og 2 for Industrien — af de Hovedorganisationer af Skibsreder og Industridrivende, som af sidstnævnte Minister anses nærmest interesserede i Københavns Havneforhold.

For hver af de af Grossererersocietetets Komité og af de i 1ste Stykke ommeldte Hovedorganisationer af Skibsredere og Industridrivende valgte vælges samtidig paa tilsvarende Maade en Suppleant.

Alle Udnævnelser og Valg af Medlemmer af Havneraadet gælder for 6 Aar ad Gangen. Dør eller udtræder noget af det af Ministrene udnævnte eller af Rigsdagens eller Københavns Kommunalbestyrelses Afdelinger valgte Medlemmer inden Udløbet af en løbende 6-aarig Periode, foretages ny Udnævnelse eller Valg for den tilbageværende Del af Perioden. Dør eller udtræder noget af de af Repræsentanter for Handel, Skibsfart og Industri valgte Medlemmer, indtræder Suppleanten i den paagældendes Sted.

Havneraadets Medlemmer oppebærer intet Vederlag.

§ 3.

Havneraadet kan indenfor de ved den til enhver Tid gældende Lovgivning fastsatte Grænser tage Beslutning om alle Havnevesenets vedrørende Anliggender.

Godkendelse af Ministeren for offentlige Arbejder kræves dog til Beslutninger om:

- Optagelse af Laan;
- Udfærdigelse af Ordensreglementer;
- Ændringer i de hidtil gældende Afgiftsbestemmelser eller Indførelse af nye Afgifter;
- Udvidelse af Havnens Grænser;
- Spørgsmaal, hvis Afgørelse have Betydning for Havnens Benyttelse som Orlogshavn eller for Landets Forsvar.

Spørgsmaal om Omfanget af Havneraadets Myndighedsomraade i Henhold til de i nærværende Paragraf truffne Bestemmelser afgøres i Tvivlstilfælde af Ministeren for offentlige Arbejder, der til enhver Tid kan forlange sig tilstillet alle til saadanne Spørgsmaals Afgørelse fornødne Oplysninger.

§ 4.

Havnedirektøren, der foruden at fore Forsædet i Havneraadet, jfr. § 2, leder Havnevesenets Drift i Henhold til den gældende Lovgivning og de af Havneraadet truffne Bestemmelser, udnævnes og afskediges af Kongen og er pensionsberettiget efter Reglerne i Loven af 5. Januar 1851; har han tidligere været i Statens Tjeneste, medregnes hans i saadan Tjeneste erhvervede Pensionsanciennet som pensionsgivende ved Havnevesenet, forsaavidt han ikke oppebærer Pension af Statskassen.

Havnedirektørens Lønning fastsættes af Ministeren for offentlige Arbejder efter indhentet Erklæring fra Havneraadet.

§ 5.

Havneraadet fastsætter selv sin Forretningsorden, i hvilken der dog vil være at træffe Bestemmelse om, at Havnedirektøren skal være pligtig til at sammenkalde Raadet til Møde, naar et nærmere bestemt Antal Medlemmer forlanger det, at Raadets Møder i Almindelighed ere offentlige, men at Sager, som egne sig dertil, kunne behandles for lukkede Døre, og at Medlemmer, der have privat Interesse i en Sags Afgørelse, skulle vige deres Sæde i Raadet under dens Behandling.

§ 6.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til, hvis Havneraadet maatte stille Forslag derom, at udfærdige en ny Takst for Benyttelsen af Havnevesenets Bolværker, Bøjer og Pæle, hvorved Bolværkspengene forhøjes indtil ialt højest 25 Øre pr. Nettoregister-ton pr. Maaned, Bøje- og Pælepengene til højest 20 Øre pr. Netto-register-ton pr. Maaned.

§ 7.

Lov af 30. December 1858 om Bestyrelsen af Københavns Havnevesen, § 10 i Lov Nr. 44 af 31. Marts 1891 om Anlæg af en Frihavn ved København samt om Nedsættelse af Havneafgiften til Københavns Havn m. v. og § 5 i Lov Nr. 64 af 7. April 1899 om Tillæg til sidstnævnte Lov ophæves.

§ 8.

Nærværende Lov træder i Kraft den 1. Oktober 1913.

Af den Betænkning som er afgiven af den under 11. August 1909 nedsatte Kommission til Undersøgelse og Overvejelse af forskellige Københavns Havn vedrørende Forhold, gengiver vi følgende:

Forinden denne Betænkning afsluttes, har Kommissionen ikke villet undlade at henlede Opmærksomheden paa, at den nuværende Organisation af Københavns Havnevaesens Bestyrelse, der jo i alt væsentligt hviler paa Loven af 30. December 1858, i flere Retninger maa betegnes som forældet. Naar der rejses Spørgsmaal om, hvor store Ændringer i det bestaaende, der bør foretages, og i hvilken Retning disse bør gaa, kan der sikkert paa mange Punkter gøre sig forskellige Anskuelse gældende, som maatte afvejes overfor hverandre; men idet Kommissionen tillader sig at henstille, at denne Sag tages op til nærmere Overvejelse af Ministeriet, skal man blot udtale, at der i hvert Fald ikke turde være nogen Tvivl om, at den eventuelle nye Styrelse bør organiseres og sammensættes saaledes, at den samtidig med at yde Garanti for en betryggende Administration af de i Havnen anbragte store offentlige Midler sikrer Handel og Skibsfart den fornødne Indflydelse paa Havnesagerens Behandling.

Betænkning

over

Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

(Afgiven af Landstingets Udvalg den 22. Januar 1913.)

Overensstemmende med de Udtalelser, der faldt ved Lovforslagets første Behandling, er det kun enkelte Punkter af Forslagets Affattelse, der har givet Anledning til Tvivl og Betænklichkeiten.

Dette gælder væsentligst den i Forslagets § 2 indeholdte Bestemmelse, der gaar ud paa, at Lægtene og lignende Fartøjer paa 100 Tons eller derover skal foruden at fyldestgøre de i § 4 i Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe nævnte Forskrifter »endvidere være forsynede med de nødvendige Hjælpe midler til selvstændig Deltagelse i Navigeringen«, hvorhos det tilføjes, at »nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der kunne stilles i Henhold til denne Paragraf, fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart«.

Angaaende de paagældende Forskrifter pegede Ministeren ved Lovforslagets Forelæggelse paa, at disse bl. a. kunde komme til at indeholde Krav om saadanne Fartøjers Forsyning med Sejl.

Den Opfattelse er imidlertid indenfor Udvalget kommet til Orde, at selv om en saadan Fordring begrænsedes til de nævnte Fartøjers Forsyning med et Hjælpe sejl, maatte Foranstaltningens praktiske Nytte skønnes saa tvivlsom, at der ikke findes Anledning til ubetinget at aabne Adgang til Lovhjemling for et saadant Krav.

I saa Henseende er der henvist til Aarsberetningen for 1911 fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvor det angaaende Udkastet til det her foreliggende Lovforslag hedder:

»Repræsentationen har henstillet, at det i selve Loven fastsættes, hvilke Hjælpe midler der bør kræves, og at man i hvert Fald ikke gaar videre end at fordrø, at der om Bord i Lægteren skal være et Kompas, et Oversejlingskort, et Lod med Line, en Lineal og muligt et Hjælpe sejl, om hvilket sidste Punkt Meningerne indenfor Repræsentationen dog i særlig Grad har været delte.«

I det hele taget maa den ovenfor nævnte Side af Udvalget, i saa Henseende støttende sig til Sagkundskabens Udtalelser, nære den Opfattelse, at medens Lovforslagets § 2 omhandler Hjælpe midler til »selvstændig Deltagelse i Navigeringen«, kan man i saa Henseende praktisk taget ikke gaa videre end til at kræve Tilstedeværelsen af almindelige Midler til at følge Navigeringen.

I Henhold hertil har der indenfor Udvalget været tilkendegivet Stemmning for at stille hertil sigtende Ændringsforslag, der bl. a. begrænsede de Hjælpe midler, der kan kræves, til Kompas, Oversejlingskort, Lod med Line samt Lineal, altsaa med Udelukkelse af det Hjælpe sejl, om hvilket Meningerne indenfor Skibsfartens Fællesrepræsentation har været i særlig Grad delte.

Naar der imidlertid er afstaaet fra saaledes at foreslaa indført i Loven detaljerede Forskrifter for Fordringerne til Hjælpe midler af den her ommeldte Art, er dette sket, fordi Ministerens Udtalelser angaaende dette Spørgsmaal er opfattede saaledes, at et Krav om Lægternes Forsyning med Hjælpe sejl ikke vil blive rejst, medmindre dette sker i Samstemning med Skibsfartens Fællesrepræsentation.

Af Dansk Sejlskibsrederi-Forening er der forebragt Udvalget Ønske om, at § 20 i Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe maa blive ændret saaledes, at Størstemalet for de Sejlskibe, hvis Besigtigelse foregaar mod Erlæggelse af den lavest fastsatte Takst, forhøjes fra 80 til 100 Tons. Udvalget er enig om at søge dette Ønske imødekommet og stiller det hertil sigtende Ændringsforslag, hvis Vedtagelse vil medføre, at Synsafgiften for Sejlskibe fra 80 til 100 Tons fremtidig reduceres fra 5 til 2 Kr.

Udvalget foreslaar herefter, foruden nogle redaktionelle Ændringer, følgende ny Bestemmelse:

Ny Paragraf.

Efter § 4 indsættes en ny Paragraf saalydende:

»§ 5.

I § 20 i samme Lov affattes Litra b, 3) og 4) saaledes:

3) — — — — 100 — — — — 200 — 5 —
4) — — — — — under 100 Tons. 2 —«

Lovforslaget er den 29. f. M. vedtaget af Landstinget ved 3dje Behandling og er oversendt til Folketinget.

Vejroversigt 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.

Kystvindene. Den europæisk-afrikanske Side. I Februar er Vindene ved Nordeuropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; dette gælder ogsaa Kyststrækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira optræder ikke sjældent Storme mellem S. og SV. Paa de Kanariske Øer forekommer dels de fremherskende Vinde mellem NNØ. og NNV. og tillige Storme fra Retninger mellem SØ. og SV.; disse sidste kendes ofte paa et forudgaaende stærkt Barometerfald, medens stærke Stigninger af Lufttrykket tyder paa Østenvindens Genoptræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppig Vinde mellem N. og NØ. Syd derfor ved Sierra Leone Kysten forekommer ofte Vindstille og nordvestlige Vinde, og tillige optræder Land- og Søbrise ret udpræget. SV. Monsunens Omraade naar imod Vest næppe længere end til Kap Palmas Længde. Fra Marokko og indtil Kamerun kan man i Februar af og til vente Harmattan, en tør, heftig og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som medfører usigtbart Vejr og et udstrakt Støvfald over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde af Støvfald falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet foraarsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ. ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvis meget smalt. Hyppigheden for Vindstille paa det aabne Hav er endnu under 10 pCt.

Den amerikanske Side. Paa de højere Bredder er Fralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa De forenede Staters Atlanterhavskyst begynder Nord for Kap Hatteras som oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn; senere gaar Vinden næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. om til NV., og i Stedet for Regn falder der ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Bugten forekommer »Northers« nu sjældnere, hvorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemamerikas og Venezuelas Atlanterhavskyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Storme er endnu i Februar næsten lige saa hyppige som i Januar. Den gennemsnitlige Stormhyppighed paa Damperruterne paa de højere Bredder tillager ogsaa nu fra Øst henimod Vest til Midten af Oceanet, men aftager igen herfra betydeligt over imod det amerikanske Fastland. Maksimum for Stormhyppighed (37 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br., 40°—45° V. Lgd. Det er værd at lægge Mærke til den Forskel, der er i Stormhyppigheden mellem Farvandene Nord for Golfstrømmen (10—20 pCt.) og Golfstrømmen selv samt Farvandene Syd for denne, hvor Procenttallet varierer mellem 23 og 29 pCt.

Tage. Vintermaanederne Januar og Februar er

Aarets mest taagefaldige 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 opræder 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 angaaar, da var der indtil 18. Januar ingen Is rapporteret.

Damperruterne paa N.-Atlantehavet. Efter Overenskomst mellem de større Dampskibslinier styres der fra 15. Januar d. A. saaledes:

Vestgaaende: Fra Bishop Rock efter Storcirklen til Skæringspunktet 47° V. Lgd. og 41° N. Br., og derfra som sædvanlig efter Bestemmelsesstedet.

Østgaaende: Fra de paagældende Afgangspunkter skal der styres en Kurs, som ikke skærer Meridianen paa 70° V. Lgd. nordligere end i 40° 10' N. Br., derfra til 47° V. Lgd. i 40° N. Br., og fra sidsnævnte Punkt efter Storcirklen til Bishop Rock.

Overensstemmende hermed er Ruterne fra Fastnet Rock og fra det nordlige Skotland til Nordamerika og tilbage, saavel som fra Florida-Strædet blevet forlagt, men Ruterne vil ogsaa paa andre Rejser, som f. Eks. mellem Irland og Nordamerika, være at ændre i Overensstemmelse hermed.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen Forandring fra sidste Uge, saa at Forholdene nærmest er Stillestand for prompt Afskibning; hvilket skyldes de vigende Kornpriser i Forbindelse med nogen Ishindring i de sædvanlige Afskibningshavne samt at Befragterne foretrækker Dampskibe endog for smaa Partier. Danmark har ganske faa indskrænkede Kornlaster, medens Østnorge tilbyder flere Is- og Feldspathlaster, men de fører kun til Forretning i ganske enkelte Tilfælde. Trælaster fra Vestsverig og Østnorge er ligeledes kun faa, og enkelte Fragter er sluttet til Rater, der maa kaldes acceptable til at begynde med. Tyskland har enkelte Havrelaster til England under Forhandling, men Befragterne indrømmer kun i enkelte Tilfælde Redernes Fordringer for smaa Sejlere. Forudbefragning fra Bottenhavet er foretaget for nogle Fragter til Frankrig, men i enkelte Tilfælde til for lave Rater.

Returfragter Vest fra er mattere end forrige Uge, idet der er færre Kullaster fremme til Danmark, medens Frankrig og Østnorge har optaget og fremdeles har Brug for nogle Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe ligger al Forretning nærmest helt stille; af yderligere Foraarsfragter kan nævnes ab Roslock 4 M. for Rug, men der er stadig ringe Lyst til at slutte paa Forhaand. Fra danske Provinshavne noteres enkelte Ladninger, bl. a. Hvede Præstø—Kjøbenhavn 15 Øre, Byg Stege—Kjøbenhavn 14—15 Øre. Fra Kjøbenhavn sluttedes atter enkelte Skibe, nærmest for Hvede, saaledes Odense 22½ Øre, Nyborg 25 Øre, Trelleborg 25 Øre. Af Gødningslaster, saavel fra Kastrup som fra svenske Sundhavne, er en Del i Markedet, men foreløbig er det vanskeligt at finde Reflektanter herfor.

Havarier og Forlis.

I. A. Kromann, 3-mastet Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Cadix med en Ladning Salt bestemt til Mandal, indkommet til Kristianssand med ovenbords Skade og Tab af en Baad.

Standard, 3-mastet Skonnert af Svendborg, er paa Rejsen fra Dystart til Norge blevet indslæbt til Lerwick med Tab af Fokke- og Stormast.

Tore, Dpsk. af Landskrona, afgik den 1. ds. fra Kjøbenhavn bestemt til Stolpemünde, men returnerede den 2. ds. hertil paa Slæb af Dampskibet »Stål«. Skibet havde faaet en Maskinskade og kunde ikke fortsætte Rejsen.

Alexander Shukoff, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 2. ds. paa Grund paa Ljushagen ved Samsø. Svitzers assisterer. Skibet kom fra England med Kul.

Manja, svensk Damp, er kommet paa Grund ved Hovø. Svitzers assisterer.

Gunnar, Dpsk. af Trelleborg, kom den 3. ds. paa Rejsen fra Antwerpen til Helsingborg med en Ladning Stykgods paa Grund ved Falsterbo Rev. Skibet, der staar haardt paa Stengrund, er lak; har Assistance af Svitzers; maa losse i Lægtene.

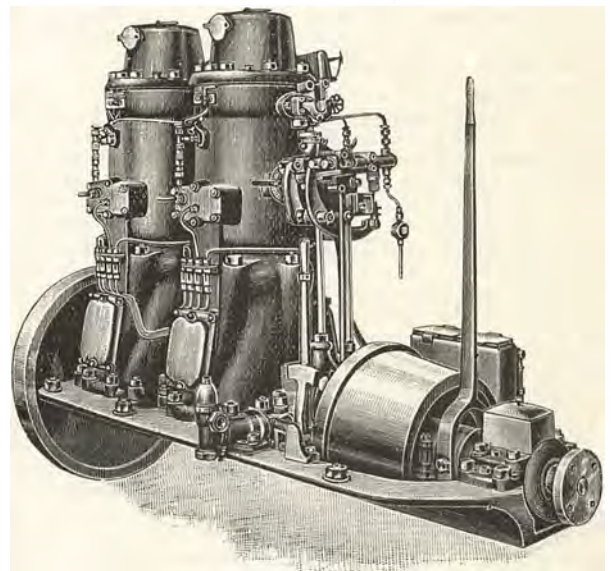
Argo, 3-mastet dansk Skonnert, har den 3. ds. ved Indsejling til Dover mistet sine Master og maatte have Assistance; flere af Besætningen led Skade ved Masternes Fald.

Til Bureau Veritas er i November Maaned 1912 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 6 amerikanske, 6 britiske, 2 danske, 3 franske, 2 italienske, 4 norske, 4 russiske, 3 svenske, ialt 30; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 østrigsk, 1 belgisk, 17 britiske, 2 franske, 1 tysk, 2 græske, 1 italiensk, 2 norske, 1 spansk, 2 svenske, 1 tyrkisk, ialt 33.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 12, Kollision 4, kænret 1, forladt 6, oplugget 6, savnet 1; Dampskibe: Stranding 12, Kollision 4, kænret 6, forladt 1, oplugget 9, savnet 1.

Til Lloyd's Register of Shipping er indberettet om 50 Dampskibe og 25 Sejlskibe (Lægtene etc.) — paa over 100 Brutto Tons — som i Aaret 1912's 3die Kvartal er udgaaet af Handelsflaaderne paa Grund af Søskade etc.

Aarsagen var for Dampskibene: Brændt 3, Kollision 9, sunket 7.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

savnes 3, strandet 28, ialt 50 med 45,118 Br. Reg.-Tons; for Sejlskibene: Forladt paa Søen 2, kondemneret 1, brændt 1, Kollision 2, sunket 3, savnes 3, strandet 13, ialt 25 med 12,472 Br. Reg.-Tons.

Af Dampskibene var 28 af Staal, 18 af Jern, 4 af Træ eller composite-bygget.

Af Sejlskibene var 3 af Staal, 4 af Jern, 18 af Træ eller composite-bygget.

Af Dampskibene var 22 britiske, 7 japanske, 4 norske etc. og 1 dansk.

Af Sejlskibene var 6 britiske, 5 fra U. S. A., 4 norske etc.

Desuden ophuggedes eller omdannedes til Løgtre 20 Dampskibe og 12 Sejlskibe.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Seubert, ank. London 4./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Panderna 3./2. — Algarve, Borries, afg. Tanagora 3./2. til Malaga. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 3./2. — Antwerpen, Madson, ank. Windau 28./1. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethead 4./2. — Arno, Fischer, afg. Newcastle 3./2. til Marseilles. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 27./1. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. hertil 5./2. — Beira, Mortensen, pass. Brunsbüttel 3./2. for Antwerpen. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 4./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 5./2. hertil. — Christian Broberg, Henriksen, ank. Genua 31./1. — Christianssund, Andresen, ank. Trønhjem 4./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 1./2. — Douro afg. Antwerpen 2./2. til Bordeaux. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 4./2. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Grimsby 20./1. til Boston. — Garonne, Kromann, afg. Lissabon 3./2. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 16./1. — Hengest, Munk, ank. Riga 3./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 3./2. til Antwerpen. — Jolantha, Kyllsbech, ank. Reval 3./2. — Kanan, Mikkelsen, ank. Libau 29./1. — Kentucky, Andresen, afg. Grimsby 16./1. til Filadelfia. — Kiew, Tønnesen, ank. Königsberg 4./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1./2. — Louise, Larsen, ank. hertil 3./2. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 30./1. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 1./2. — Minsk, Harder, ank. hertil 1./2. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 28./1. — Moskow, Jon Jonsen, ank. hertil 15./1. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Grimsby 15./1. til New York. — Nordjylland, Søberg, afg. Rochelle 2./2. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Havre 4./2. til Dunquerque. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 4./2. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 28./1. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 27./1. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 4./2. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 29./1. — Saga, Hansen, afg. Palermo 31./1. — Saxo, Müller, afg. herfra 3./2. til Königsberg. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3./2. — Texas, Clauson Kaas, ank. Frederiksstad 4./2. — Tiber, Bech, afg. Riga 4./2. — Tomsk, Wiberg, pass. Holtenau 5./2. — Tula, Therkildsen, ank. Reval 29./1. — Tyr, Thaning, afg. herfra 4./2. — United States, Gøtsche, ank. hertil 22./12. — Viking, Tramp, ank. Königsberg 3./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Methil 1./2. — Amalienborg ank. Burntisland 30./1. — Brattingsborg afg. Lysekil 1./2. — Bøglum afg. Hamburg 1./2. — Dansborg ank. Burntisland 1./2. — Elsborg ank. Burntisland 29./1. — Esrom ank. Kjøbenhavn 19./1. — Flynderborg ank. Blyth 27./1. — Frederiksborg ank. Rotterdam 31./1. — Guldborg afg. Sunderland 31./1. — Gurte ank. New York 31./1. — Hammershus afg. North Shields 28./1. — Harrildsborg afg. Aarhus 1./2. — Hundborg ank. Newcastle 30./1. — Jelling afg. New York 31./1. — Jømsborg afg. Port Talbot 29./1. — Junghoved pass. Colombo 24./1. — Jægersborg ank. Grangemouth 30./1. — Kallundborg ank. Genua 1./2. — Kalø ank. Libau 2./2. — Klampenborg ank. Barry 27./1. — Kronborg pass. Sagres 29./1. — Lejre afg. New York 30./1. — Marselisborg pass. Norfolk 26./1. — Næsborg ank. Windau 31./1. — Randelsborg ank. Dundee 1./2. — Silkeborg pass. Gibraltar 2./2. — Skanderborg ank. Sevilla 2./2. — Skjoldborg ank. Newport 2./2. — Skodsborg ank. Huelva 1./2. — Snigerborg ank. Middelsbro 1./2. — Stegelborg ank. North Shields 2./2. — Stjerneborg ank. Nizza 1./2. — Søborg ank. Funchal 1./2. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 2./2. — Tuhørg pass. Kjøbenhavn 1./2. — Ulfsborg ank. Portoferraio 29./1. — Uranienborg ank. Windau 2./2. — Vordingborg afg. Ghent 2./2. — Ørkild ank. Portoferraio 1./2.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Grangemouth 28./1. til Faaborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Stettin 1./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Liverpool 30./1. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Rosario 25./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 27./1. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Trapani 25./1. til Norge. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Avres 28./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Santa Fe 26./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg.

Cardiff 23./1. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 25./1. til Malmø. — Newa, Dahl, ank. Bahia Blanca 26./1.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang afg. London 1./2. hjemg. — Samui afg. Antwerpen 1./2. udg. — Bandon pass. Sabang 2./2. hjemg. — Pangan afg. Göteborg 4./2. udg. — Jutlandia afg. Genua 30./1. udg. — Selandia afg. Singapore 3./2. udg. — Indien ank. Göteborg 30./1. udg. — Tranquibar afg. Singapore 24./1. udg. — Cathay afg. Algiers 27./1. hjemg. — Chumpon ank. Algoa Bay 3./2. udg. — Kina afg. Gibraltar 3./2. hjemg. — Arabien afg. Coronel 27./1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. London 2./2. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 24./1. hjemg. — St. Jau afg. St. Thomas 27./1. udg.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, pass. Eastbourne 4./2. for Nantes. — Hebe, Gregersen, pass. Beachy Head 4./2. for Hamburg. — Marie, Nielsen, pass. Dartmouth 4./2. for London. — Fylla, Brinch, afg. Antwerpen 3./2. til Mazanon. — Inger, Schiff, ank. Kjøbenhavn 3./2. — Nancy, Petersen, afg. Esbjerg 4./2. til Hartlepool. — Gerda, Iversen, afg. Amsterdam 3./2. til Cadix. — Nautik, Nielsen, afg. Cartagena 2./2. til Hamburg. — Bodil, Jensen, afg. Gibraltar 3./2. til Casablanca. — Polly, Mathiasen, ank. Swansea 2./2. — Rigmor, Uldall, pass. Gibraltar 2./2. for London. — Nora, Lauritsen, ank. Gaudia 2./2. — Thyra, Jessen, ank. Kjøbenhavn 2./2. — Johanne, Thøgersen, pass. Beachy Head 2./2. for Bayonne. — Olga, Christensen, afg. Castellon 1./2. til Hamburg. — Nerma, Degn, ank. Casablanca 30./1. — Nexos, Basse, ank. Port Vendres 31./1. — Dagmar, Skou, afg. Blyth 31./1. til Salobrena. — Karla, Mikkelsen, afg. Castellon 30./1. til Manchester. — Stella, Larsen, afg. Hull 30./1. til Lissabon.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Cotania 4./2. — Sara, Jensen, afg. Tynen 4./2. — Helene, Sørensen, afg. Aalborg 28./1. — Ragnhild, Schultz, ank. Liverpool 4./2. — Valborg, Hansen, afg. Frederikshavn 3./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Svendborg 4./2. — Estrid, Hansen, ank. Aalborg 3./2. — Agnete, Dam, ank. Aalborg 2./2. — Guuhild, Hansen, afg. Horsens 3./2. — Hermia, Farup, ank. Helsingborg 26./1. — Alice, Jørgensen, ank. Meltil 4./2.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. San Felio 29./1. — Martha, Christensen, afg. Vermouth 1./2. — Elna, Rathje, afg. Port Talbot 30./1. — Therese, Pedersen, afg. Nantes 3./2. — Harriet Larsen, afg. Burntisland 28./1. — Dagny, Therkildsen, ank. Dundee 2./2. — Simone, Møller, afg. Granton 4./2. — Jeanne, Olsen, afg. Cete 4./2. — Vera, Risø, ank. Savona 2./2. — Daisy, Jørgensen, ank. Sfax 1./2. — Annine, Leth, ank. Tynen 1./2. — Kamma, Løffler, ank. Fleithwood 1./2. — Betty, Lagesen, ank. Spezzia 2./2.

Dansk Rederiaktieselskab. Thorvaldsen, Stefken, ank. Helsingør 11./1. — Nordpol ank. Burntisland 29./1.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Para 30./1. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 2./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Hanstholm 4./2. — Svend, Schmidt, afg. Randers 1./2. — Urania, Clausen, ank. Cardiff 28./1.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Aarhus 1./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Castellona 31./1. — Holland, Poulsen, afg. Burntisland 3./2. — England, Andersen, afg. Kjøbenhavn 1./2.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 3./2. — Europa, Hansen, afg. Newport 4./2.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Cardiff 31./1. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 4./2.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Cardiff 25./1. til St. Vincent. — London, Bom, afg. Kustendje 29./1. til Messina. — Paris, Tholander, ank. Helsingør 26./1. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 29./1. til Marseilles.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Rio de Janeiro 30./1. til Trinidad. — Wien, Boeck-Hansen, ank. New York 19./1. — Roma, v. Thun, ank. Swansea 30./1.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 2./2. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, afg. Grangemouth 4./2. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gedser 1./2. til Burntisland.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Tyne 31./1. — Chassie Mærsk ank. Barry 29./1. — Eleonora Mærsk ank. Valencia 2./2. — Lexa Mærsk ank. Windau 3./2. — Laura Mærsk pass. Teneriffa 28./1. — Peter Mærsk pass. Ushant 3./2. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 30./1. — Sally Mærsk pass. Dunnethead 28./1.

Dania. Ely, Nielsen, ank. til Las Palmas 3./2. — Nelly, Clausen, ank. Aalesund 1./2. — Fanny, Duln, ank. Lissabon 23./1. — Lilly, Sørensen, ank. Kristiansund 3./2. — Alexy, Sørensen, pass. Gibraltar 27./1. til Fuglejord. — Dagny, Clausen, ank. Gotland 31./1. — Mary, Sørensen, ank. Nexø 3./2.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Bandholm 28./1. — Energi, Jensen, ank. Aarhus 2./2. — Enigheden, Jensen, ank. Antwerpen 2./2.

Sejlskibe.

Rønne. Lilli, Holm, ank. Colberg 28./1. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Samsø 29./1. — Veset, Koføed, ank. Kjøbenhavn 30./1.

Svendborg. Gefion, Jørgensen, ank. Fowey 28./1. — Catharine, Hansen, ank. Leiths Red 28./1. — Ludvig, Brandt, ank. Rochester 29./1. — Zenitha, Jensen, ank. Dunkerque 29./1. — Cornwall, Jensen, ank. Leith 29./1. — Dagmar, Petersen, ank. Charlestown 29./1. — Solou, Rasch, ank. Rudkjøbing 29./1. — Venus, Hansen, ank. Antwerpen 30./1. — Emilie, Rasmussen, ank. Morlaix 30./1. — Gæa, Petersen, pass. Helsingør 1./2. — Philip, Petersen, ank. Kjøbenhavn 3./2. — Otto, Larsen, ank. Svendborg 1./2. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Aasgaardstrand 3./2. — Falken, Rasmussen, ank. Drammen 4./2.

Ærø. Thor, Petersen, afg. Cuxhaven 28./1. til Maracaibo. —

Norma, Jørgensen, apss. St. Anns Head 25./1. for Tanger. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Falmouth 27./1. — Argus, Jensen, er ank. Fowey. — Forældres Minde, Christensen, ank. Horten 1./2. — Atlantic, pass. Dungeness 31./1. østg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 6. Februar 1913. — Tilvejebringelse af ensartede internationale Søfartsregler. — Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen (Sluttet). — Forslag til Lov om Bestyrelsen af Københavns Havnevasen. — Betænkning over Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfartende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Iver C. Weilbaech & C.**Nautiske Etablissement**

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

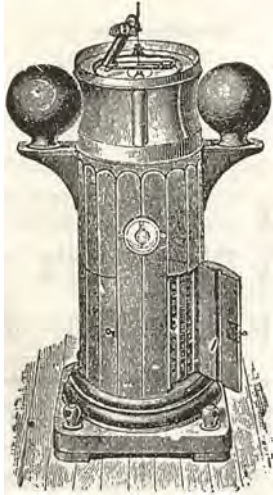
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkertør
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certificat

Reparationer
udføres.

**Walkers**

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certificat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer

VÆGGELOS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Røtter og Mus.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparereres.

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

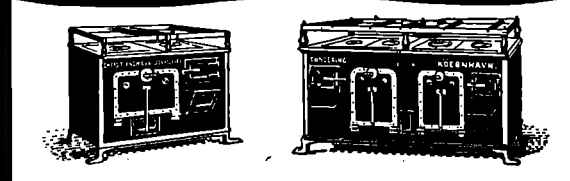
Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carliholter 6000, Kjøbenhavn.

**KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE
AL SLAGS STØBEGODS**

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

LANDMANDSBANKEN

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

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Linløer. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib. Mindre Skruesilp. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen VITRAGE. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Tuborg Pilsner

foretrækkes af
Ølkendere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
 Margarine

Pramme eller Lægtene,

som læster fra 100/200 Tons d. w. ønskes tilleje fra medio September til medio December. Pris pr. Uge samt øvrige Oplysninger bedes under Bill. mrk. „Lægtene“ indlagt paa dette Blads Kontor snarest.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Rugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
 1ste Klassees Skræderi og Herreokvlpering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibshypothekbanken

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

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. 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: Kongelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn

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

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

Fjerde Søforsikringssselskab lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

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: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
 Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.
 Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LOVERIDGE'S SKIBSBUNDPUMPE.

Opnaaede Fordele:

Solid Messing Cylinder, som ses fra Ydersiden.
 Drejede Messingpille og Metalringer.
 Pakket Stempel, som er meget varigere og mere økonomisk end Gummi Pistøner.
 Delene kan fornyes, da de ikke er støbt i et.

Flansjede Rørforbindelse for flansjede smedbart Jærnrør.
 Store Vandledninger og kraftig Ryk-Stærk og solid Model.



LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A/s Randers Rebslaaeri

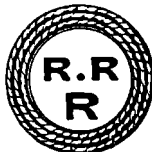
Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de danske Foreningers Lokaler og hos Blanketstolens Effthg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Effh.

SKIBSHANDEL

Svendborg.



Fabriken
 Dansk
 Maskinpakning
 A/S
 Danske
 Maskin- og
 Kedeldørspak-
 ninger, billigere
 og bedre end
 Udlandets.

Faas hos alle
 Maskinforhandlere
 Landet over.

Stot
 dansk Industri.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tlgr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlgr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örneköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søn's Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telefon: 2075.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

JOHS. UTZON

(Johs. Utzon — Nikolaj F. Stegmann)
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing.

Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A/S

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6836. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILEE WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland **Whisky**
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

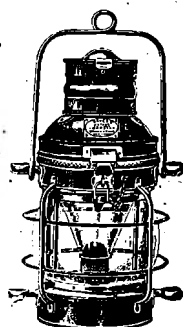
Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne
Nr. 102.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederikstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marseille og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Februar 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amtante
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:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

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

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

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

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

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

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

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

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

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbl i Møbler og Sengetøj. Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhødet Dampf; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

TUXHAM RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

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



**TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN**

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Saalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, 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.

Dansk Styrmandsforening.

Ordinær Generalforsamling
afholdes

Søndag den 16. Februar 1913, Eftm. Kl. 7,
i Prins Wilhelms Palæ, St. Annæplads 13.

Dampskibsfører,

velanbefalet, kunde ønske Ansættelse i et godt Dampskibsselskab, og om ønskes er nogen Kapital disponibel; nærmere ved at indlægge Billet mrk. „323“ paa dette Blads Kontor.

DAMPSKIBSFØRER.

Til at føre en nybygget ca. 3000 Tons Damper søges en velanbefalet Fører. Pladsen tiltrædes April—Maj.

Billet mrk. „Dampskibsfører 319“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

A/s Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentlipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1887 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Brugte Baadmotorer

enestaaende billige.

1 Stk. 27 HK. 4 Takt Wolverine Motor, Katalogpris 7500 Kr., sælges for 2500 Kr., 1 Stk. 8 HK. Chich Motor, 3000 Kr., sælges for 1500 Kr. Netto Kontant. Begge Motorerne er nøje eftersete og afpudsede. Man henvender sig PederSkramsg. 10 o. G., Kbhvn.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

Chr. Schjorbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonvæk

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

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,

NyBøstergade 2. Koh. K. Tel. 3662.

1 Fartøj indtil 20 Tons, og som ligger højst 8 Fod med fuld Last, ønskes til Køb. Odgaard Teglværk pr. Hvidbjerg.

Skipper.

Til at føre et større Lystfartøj — Kutter, 34 Reg. Tons — søges til Foraaret en dygtig og ædruelig Skipper. Bill. med Afskrift af Søfartspapirer, Anbefalinger og Fotograf snarest til dette Blads Kontor under Mrk. „322“.

H. STEENSENS



THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velviljig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 13. Februar 1913.

Den Betragtning, der har ledet Regeringen til at fremsætte det ny Lovforslag om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen, tør vistnok paa-regne almindelig Tilslutning. Betragtningen er jo nemlig, som det ses af de paa andet Sted i Bladet gengivne Motiver til Forslaget, den, at visse Ændringer i de gældende Regler for Havneadministrationen maa til for overhovedet at skabe Mulighed for videregaaende Reforme. Loven er ikke, og gør heller ikke Fordring paa at være, andet og mere end det første nødvendige Stykke Værktøj til at smede et Resultat af varig Betydning for Skibsfart og Handel, for Havnen selv og den By, der ligger bagved. Om Resultatet kommer, blot fordi denne første Betingelse fyldestgøres, er naturligvis en anden Sag, afhængig af flere forskellige Faktorer, om hvilke det foreløbig vil være tilstrækkeligt at sige, at den kommende Havnebestyrelses Personligheder vil være en af de mest betydende, og at Skibsfartens og Handelens eget Initiativ under de ny Styrelsesformer vil være den allervæsentligste af dem alle.

Anlægger man dette Synspunkt paa Sagen, hvad der forekommer os at være fuldt berettiget, da træder egentlig alle Enkelthederne i den Kommissionsbetænkning, der som Bilag følger med Forslaget, og som indirekte vel maa siges at ligge til Grund for dette, indtil videre en Smule i Baggrunden, og den nærmere Vurdering af Betænkningen kan man derfor rolig udsætte, indtil Bestyrelsesforholdene er ordnet ved Gennemførelsen af det foreliggende Lovforslag.

Vi tror, at Forslaget i det store og hele maa siges at byde et godt Grundlag til Løsningen af den saaledes afgrænsede Opgave, og dette Indtryk bestyrkes ved den meget velvillige Modtagelse, der fra alle Sider blev det til Del ved Forslagets 1ste Behandling forleden i Landstinget. Kun paa et enkelt Punkt vedrørende Havneraadets Sammensætning — et af de faa desværre, der ikke blev nærmere belyst ved det høje Tings Debat — synes Forslaget os at ægge til Modsigelse.

Det er givet, at jo flere Grupper af Medlemmer, der sættes ind i Raadet, desto vanskeligere vil dette have ved at smelte sammen til et organisk Hele, desto mere tungtvirkende vil Apparatet blive; det Spørgsmaal ligger derfor nær, om alle de Grupper, paa hvilke Raadets 16 menige Mandater foreslaas fordelt, eller rettere om alle de forskelligartede Faktorer, der ses at have ført til Tallet 16, virkelig ogsaa har et uafviseligt Krav paa at komme med i Betragtning. Medens dette Spørgsmaal vistnok ubetinget maa besvares med ja, for saa vidt angaar Repræsentationen for Regeringen, for Kommunalbestyrelsen og for Erhvervene, forekommer Besvarelsen os noget tvivlsom, naar Talen er om Rigsdagens egen Repræsentation i Havneraadet. Hvilken Sikkerhed for Staten opnaas der ved denne mandsstærke Rigsdagsrepræsentation udover den, der i Forvejen haves, ved at Havnedirektøren udnævnes af Kongen og to Medlemmer udnævnes af de i Havnen særligt interesserede Ministerier? Enhver kan uden Vanskelighed se, at Staten har visse ganske særlige Interesser at tage Vare paa vedrørende Kjøbenhavns Havn — det følger f. Eks. allerede af den Omstændighed, at Havnen tillige er Orlogshavn, hvilken Omstændig-

hed forøvrigt mærkelig nok ikke har fundet Udtryk i Forslag om en særlig Repræsentant i Raadet for Marine-ministeriet —, men vi formaar ikke at faa Øje paa, hvilke Garantier i saa Henseende de fire Rigsdagsmænd betegner. Den egentlige Garanti for Staten og de offentlige Samfundsinteresser er efter vort Skøn slet ikke bestemt ved Antallet af Repræsentanter for Regering og Rigsdag, thi disse udgør jo end ikke Flertal taget under et, men derimod i den Begrænsning i Havneraadets Kompetence, der er givet i Lovforslagets § 3, i Forbindelse med den Omstændighed, at Raadets Formand er den kongelig udnævnte Havnedirektør.

Forhaabentlig vil de kommende Forhandlinger klarlægge dette Punkt, og forhaabentlig vil Rigsdagen, saafremt ikke ganske afgørende Grunde taler derimod, give Afkald paa denne særlige Repræsentation. Naar Talen er om et Havneraad med besluttende Myndighed, synes Tallet 13 unægtelig langt at maatte foretrakkes for Tallet 17.

Ved de ovenfor omtalte Forhandlinger i Landstinget om Havnelovforslaget blev en gammel Kending fremdraget og omtalt med større Velvilje, end Tilfældet ellers har været i de sidste Aar — nemlig Spørgsmaalet om den endelige Ophævelse af Konsulatafgiften.

Anledningen hertil forelaa allerede i Havnekommissionens Betænkning, idet denne ved kort at pege paa Spørgsmalets Forhistorie varmt har taget til Orde for Skibsfartens berettigede Interesser i denne Sag. Saavel Holger Petersen som Sonne benyttede denne Anledning til at lægge et vægtigt Ord ind for Afgiftens Afskaffelse, den første navnlig under Henviisning til de hele eller halve Løfter Skibsfarten har i saa Henseende fra den Tid, Spørgsmaalet sidst var til Behandling, og til Udtalelser fra den Tid af den tidligere Udenrigsminister Raben Levetzau og den nuværende Finansminister N. Neergaard.

Landstingsmændenes Udtalelser blev mødt med Velvilje og Sympati af Trafikminister Thomas Larsen, der dog naturligvis ikke paa staaende Fod kunde lyse Finansministerens Udtalelser fra en tidligere Periode om Konsulatafgiftens Ophævelse i Kuld og Køn paa Regeringens Vegne.

Vi har modtaget følgende:

Konnossementer. I Nordisk Skibsrederforenings Oktober og November Cirkulærer er der meddelt Kommentarer over Riga Børsusancer, om Udklarering paa egne Konnossementer i Finland, og Indberetning af Hr. Konsul Delestre i St. Malo.

Man fristes til at spørge, hvad Nytte Sølove egentlig er til, naar de tilsyneladende uden videre kan tilsidesættes af Komitéer og Administrationer?

Vor Sølovs Bestemmelser om Konnossementer § 132 lyder saaledes:

»Naar Gods er indladet, skal Skipperen, eller den, som i hans Sted dertil er bemyndiget, paa Afladerens Begæring udstede Konnossement, der indeholder hans Erkendelse af Modtagelsen og hans Forpligtelse at levere Godset paa Bestemmelsesstedet til rette vedkommende.«

Hvad de finske Lastepladser angaar bliver de gældende Bestemmelser altsaa nærmest saaledes: »At for det Gods, som Afladeren paastaar Skibet har modtaget og indladet, skal Skipperen undertegne et af Afladeren udstedt

Konossement, paa hvilket ingen Bemærkninger maa tilføjes.

I Riga synes Bestemmelserne nærmest at kunne udtrykkes: »At for det Gods, der er præsenteret til Afskibning, skal der undertegnes et Konossement o. s. v.«. Paa begge Steder synes Bestemmelsen i vor Sølov, at Godset skal være indladet, ikke at have nogen Betydning, hvor meget de end iøvrigt er forskellig fra hverandre.

Jeg har altid haft den Opfattelse, at de vigtigste Bestemmelser i vor nordiske Sølov ogsaa var gældende i Finland og i de fleste Lande med udviklet Søfart, men hvorledes kan da den finske Regering tillade én af dens Administrationsgrene at udgive Bestemmelser, der ganske tilsidesætter gældende Retsopfattelser?

Man kan lettere forstaa, at de mægtige russiske Børs-komitéer kan tillade sig adskilligt, som i andre Lande vilde forhindres af faste Lovbestemmelser.

Endnu har jeg ikke faaet Hr. Bestyrer Jantzens ny Bog, men mon han har tilføjet Kapitlet om almindelig gældende Konossements Bestemmelser, at disse ikke gælder i Finland og Rusland?

Naar nu en Skibsfører tvinges til at undertegne et Konossement, som han véd, eller formoder, er falsk eller urigtigt, og han derfor noterer Protest, men en Tilføjeelse herom paa Konossementet nægtes ham, hvorledes skal han saa sikre sig, at Protesten kommer Konossementets sidste Ejer (rette vedkommende) ihænde?

Kan en Skibsfører overhovedet holde sig ansvarsfri f. Eks. i Frankrig eller England, naar han har underskrevet et Konossement, som han véd er urigtigt eller formoder er falsk, selv om han har anmeldt Protest derimod?

Hr. Konsul Delestres Bemærkninger gaar i en anden Retning, men er ligesaa interessante.

De Afvigelser fra Syndikat-Certepartiernes Klavsuler, som han gør opmærksom paa, hører ikke til den Slags, der let kan undskyldes. Enten maa Befragter og Reder, der slutter Certepartier med de nævnte Klavsuler, ikke kunne læse og forstaa dem, hvad man vel ikke har Lov til at antage, eller ogsaa akcepterer de dem med Vilje og Forsæt til egen og andres Forderv, og da er alle Bemærkninger og Oplysninger ørkesløse, uden for saa vidt, at de muligvis kan tjene til Skræk og Advarsel for Ligesindede, som endnu ikke er ledet i og faldet for Fristelsen.

Hr. Konsul Delestre har fuldstændig Ret i, at den Maade, hvorpaa Afladerne efterhaanden tiltager sig Retligheder til at bestemme over Indladningen og Ladningens Anbringelse i Skibet, er aldeles forkastelig og burde bekæmpes. At det er bleven saaledes, derfor bærer saavel Befragterne som Rederne og Skibsførerne Skylden. For at opnaa en tvivlsom øjeblikkelig Fordel eller Begunstigelse fires der saalænge i alle Retninger, indtil en Sædvane tilsidst er opstaaet, og da er den ikke let at udrydde. Det hænder ofte ved Træafskibning, at Faktoren kommer om Bord og giver Ordre til Stuveren, ja til Skipperen med, om hvorledes Ladningen skal indtages, og hvor den skal anbringes, og bliver det saa betydet Manden, at han ingen som helst Dispositionsret har om Bord, da føler han sig meget fornærmet og vil sandsynligvis lægge alle de Hindringer i Vejen han kan.

Med Hensyn til Specifikationer af Træladninger, da er jo Sagen den, at det franske Toldvæsen forlanger en saadan for Indklareringen, og er Fakturaen ikke ankommen saa tidlig som Skibet, hvad ikke sjældent hænder, saa kan Skibet ikke indklare uden Toldvæsnets særlige Velvilje.

Det er vistnok oftest saaledes, at Konossementet for Træladninger kun undertegnes for Stykketallet paa Forsiden; men kan der da gøres noget Ansvar gældende angaaende Specifikationen paa Bagsiden, naar der foran ikke findes nogen Henviisning dertil?

Den Tendens, der overalt gør sig bemærket i stedse

højere Grad, til at indføre private Undtagelser i Certepartierne, som skal forandre eller annullere de vedtagne almindelige Klavsuler, bør sikkert ogsaa bekæmpes. Der udfærdiges mellem Aar og Dag en Mængde Certepartier, som, hvis de blev offentliggjort, kunde bringe mange til Tvivl om, hvorvidt saavel Rederforeningen som Baltic and White Sea Konference er til nogen Nytte.

I begge disse Sammenslutningers Cirkulærer ser man atter og atter, at Certepartier har været akcepteret, hvis Bestemmelser i Følge deres Natur maa føre til Rettergang eller Tab eller til begge Dele. Foreningerne kan advare imod og oplyse om de vrang Fortolkninger, som flere Steder gives af ellers klare Bestemmelser, og som strider imod den almindelige Opfattelse af det, som er ret og billigt; men overfor de Befragtere og Redere, der imod bedre Vidende akcepterer Klavsuler, som uundgaelig maa føre til Tab, staar de vistnok magtesløse. A.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Skagen Signalstation. Tillad mig gennem Dansk Søfartstidende at forespørge, om Skagen Signalstation endnu kan benyttes af Skibe, eller om det kun er paa Papiret, den eksisterer?

Gentagne Gange har jeg nu haft den Skuffelse ikke at blive rapporteret af Skagen Signalstation, men jeg har slaaet mig til Taals med, at der for Vagtmandskabet kunde være undskyldende Momenter, og har undladt at lade Sagen komme offentlig frem.

Paa min nu afsluttede Rejse fra England gentog Tilfældet sig atter, og jeg finder det nu at være min Pligt at lade Bladet fra Munden.

Mandag den 27. Januar Em. ved 3½ Tiden kom jeg med mit Skib, Skonnert »Solon« af Troense, under Nordsiden af Skagen med Kendingssignaler til. Vinden var østlig med aldeles klart Vejr. Vi var c. 1½ Sm. af Landet og vendte, saa Flagene stod med Bredside til. Alt syntes tydeligt for os ved Fyret, kun Svarstanderen kunde vi ikke observere.

Det er umuligt at tænke sig, at Flagene ikke har kunnet aflæses.

Vi havde c. tre Ugers Rejse til Skagen og havde haft meget haardt Vejr. Vinden var som nævnt østlig, og hvis vi var drevet af, kunde Rejsen jo let have varet lige saa længe til.

Det er vel Mening, at vore Signalstationer er til for at bringe vore Paarørende en ofte haardt savnet Underretning, og hvis derfor denne Henvendelse kunde gøre lidt til, at specielt Skagen Signalstation viste noget mere Agtpaagivenhed, er Hensigten naaet.

A. Rasch,
Fører af Skonn. »Solon«, Troense.

Lloyds Register of British and Foreign Shipping meddeler os, at Hr. A. F. Ørbech er blevet udnævnt til »Senior Ship and Engineer Surveyor« for Kjøbenhavn Distrikt i Stedet for Hr. H. J. Sonne, som nu trækker sig tilbage.

Selskabets Stab her i Kjøbenhavn bestaar nu af følgende Herrer:

Hr. A. F. Ørbech, Senior Ship & Engineer Surveyor; Hr. A. T. Poulsen, Ship & Engineer Surveyor; Hr. J. von Rosen, Ship Surveyor; Hr. C. A. Bergstrøm, Ship & Engineer Surveyor. Hr. H. J. Sonne vil fremdeles medvirke som Raadgiver for Komitéen.

Selskabets herværende Adresse er Amaliegade 36¹, (Telegramadresse: Engineer, Telefon 5760).

Fra Søkort-Arkivet har vi modtaget Rettelleslister til Arkivets nautiske Publikationer, afsluttet den 1. Januar 1913, nemlig til:

Den Danske Lods, Udgave 1910; Den Islandske Lods, Udgave 1911; Den Færøske Lods, Udgave 1907, samt Sømærkefortegnelsen, Udgave 1909. Listerne indeholder samtlige Tilføjelser og Rettelser siden Udgavens Fremkomst. Listerne er i Aar for første Gang kun trykt paa den ene Side af Papiret, saa de kan indklæbes i Bøgerne.

Til Fyrfortegnelsen og den Danske Havnelods er ikke udgivet Rettelseslister, da den førstnævnte er udkommet i ny Udgave, og den sidstnævnte vil udkomme i Løbet af Foraaret.

Rettelseslisterne udleveres gratis ved Henvendelse til Arkivet.

Mønstringskontorets Virksomhed i Aaret 1912. Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1912 foretaget Mønstringer til 3,606 Skibe, hvortil er mønstret ialt 36,531 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	16,362	Mand.
— - Sejlskibe	757	—
Afmønstret fra Dampskibe	13,588	—
— - Sejlskibe	706	—
Ommønstret til Damp- og Sejlskibe..	5,118	—
<hr/>		
Ialt....		36,531 Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1.074, er udfyldt af Kontoret; ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringer svarende Afregningsbøger, ialt 19,071, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 52 Mand, hørende til 38 Skibe med et Beløb af Kr. 3,917.61. Desuden er til »Ikke værnepligtige« og »Udlændinge« udstedt ialt 1,440 Søfartsbøger.

Marstal Skipperforening, der stiftedes i 1888 fejrede den 5. ds. 25-Aars Jubilæum. Foreningens Formaal er at virke for Sømandsstandens Interesser, at yde Understøttelse til gamle Skippere, Enker og forældre-løse Børn, og Hjælp til de Medlemmer, der paa Grund af Sygdom er uarbejdsdygtige.

Foreningen, der da den stiftedes talte c. 116 Medlemmer, tæller nu 276 Medlemmer samt et betydeligt Antal Æresmedlemmer; man ser heraf, at Foreningen stadig er vokset i Styrke og den omfattes af sine Medlemmer med største Sympati.

Dagen fejredes med en Fest med Fællesspisning.
(»Ærø Avis«.)

D. F. D. S.'s Begravelseskasse har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1912. Heraf fremgaar det, at Medlemsantallet den 31. December f. A. var 566. Formuefremgangen har, grundet paa Medlemstilgangen, været c. 2,450 Kr., uagtet Aaret har haft 10 Dødsfald, af hvilke en Del er faldet ind under den forhøjede Begraveshjælp af Kr. 450; Indtægterne har været: Kassebeholdning fra f. A. Kr. 34.35, Kontingent og Indskud Kr. 6,740.00, indvundne Renter Kr. 902.17, hævet i Sparekassen Kr. 4,240.11, indgaaede Restancer Kr. 119.00, ialt Kr. 12,035.63. Udgifterne har været: Begraveshjælp Kr. 4,240.11, Forretningsførers Gage Kr. 350.00, Inkassations Kr. 308.00, andre Udgifter Kr. 456.76, indsat i Sparekassen Kr. 6,632.17, Kassebeholdning ved Aarets Udgang Kr. 48.59; ialt Kr. 12,035.63. Foreningens Formue udgør Kr. 24,807.84. Begraveshjælpen for Tidsrummet fra 1. April 1913 til 1. April 1914 er fastsat til Kr. 450.

Besejlingen af Kalmar. Udenrigsministeriet meddeler, at den danske Konsul i Kalmar den 5. ds.

har indberettet til Ministeriet, at Skibsfarten paa Kalmar nu foregaar uhindret af Isforholdene baade for Sejlskibe og Dampskibe, da den den 4. ds. herskende stærke Vestenvind og Nordenstrøm har drevet Isen Nord over og ud imod Ølandshavet.

Balkan krigen. Udenrigsministeriet meddeler, at den græske Regering, i Følge en af samme udstedt Bekendtgørelse, har ophævet den tidligere givne Tilladelse til Transport gennem Dardanellerne af Kul bestemt til Sortehavshavnene. Herefter vil den græske Regering beslaglægge alle Kulladninger, som passerer Dardanellerne, med mindre de er ledsaget af en Erklæring fra vedkommende Gesandtskab om, at Kullene er bestemt for det lokale Forbrug i neutral Havn.

Den bulgarske Regering har bekendtgjort, at Varnas Havn fra den 3. ds. igen er blevet lukket for Handelskibe, og at der er udlagt Miner ved den Del af Marmarahavet, som er okkuperet af den bulgarske Armé.

Dampskibsudbytte. Firmaet C. K. Hansen meddeler, at efter den foretagne Opgørelse af Aaret 1912 vil der paa de kommende Generalforsamlinger i Dampskibsselskabet Dannebrog, Dampskibsselskabet af 1896 og Dampskibsselskabet Neptun blive foreslaaet et Udbytte af 15 Procent for hvert Selskab.

Dampskibsselskabet Skjalnhvide har for 1912 indsejlet et Overskud af c. 150,000 Kr. Netto Overskudet bliver c. 104,000 Kr., hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale en Dividende af 12 pCt. og at henlægge c. 56,000 Kr. til Reservefonden, samt at overføre Restbeløbet, c. 9,000 Kr., til næste Regnskabsaar.

Dampskibsselskabet Myren har for 1912 indsejlet et Overskud af c. 455,000 Kr. Netto Overskudet bliver c. 352,000 Kr., hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale en Dividende af 6 pCt. samt at henlægge Resten, c. 294,000 Kr., til Reservefonden.

Dampskibsselskabet »Vesterhavet«. Eshbjerg, den 8. Februar. Dampskibsselskabet »Vesterhavets« Overskud for 1912 andrager 1,304,925 Kr.

Bestyrelsen vedtog paa Møde i Dag i Eshbjerg at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 15 pCt. Dividende, lig 150,000 Kr., og til Afskrivning, Reserve og forskellige Udligningsfond at anvende 940,000 Kr.

(Ritz. Bur.)

Det kgl. octr. Søassurancekompagnis Plenarbestyrelse har vedtaget paa den kommende Generalforsamling at foreslaa 5½ pCt. i Udbytte for Aaret 1912.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien: Azorerne, Natal, Hongkong, Porto Rico og Casablanca er erklæret for pestfri og Balavia for kolerafri.

Grækenland: En Karantæne paa 5 Dage — Overfarten medregnet — er blevet paalagt Skibe kommende fra Odessa.

Spanien: Odessa er erklæret for kolerasmittel.

Skibsmægler Chr. J. L. Rasmussen i Stettin meddeler, at Isbryderafgiften Stettin—Swinemünde og vice-versa ophæves fra den 11. ds.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 11. Februar.

Danske Farvande.

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

Limfjorden. Fæggesund. (10.) Svær Fastis, lukket for Sejlskibe. Løgstor. (10.) Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Mariagerfjord (5.) Spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Karrebæksmunde. (10.) Los Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Frederikssund. (10.) Fjorden: spredt Drivis. Skibsfarten ulindret.

Nysted. (8.) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Meldt isfri: Thyborøn (10.), Sallingsund (9.), Thisted Bredning (10.), Guldborgsund (9.), Naksø (9.), Bøgestrommen (10.), Ulfsund (10.).

Svenske Farvande.

Sandhamn. Til Osearfrederiksborg isfri, derfra Renden skudt sammen.

Strömstad. Idefjorden: Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 84/1912, afsagt den 31. December 1912. Overretssagfører A. Munck Petersen, Aktor, mod Tiltalte, Fører af Dampskibet »H. Pontoppidan«, H. J. H.

Under nærværende Sag er Fører af den nu forliste Dampner »H. Pontoppidan« H. J. H., der ikke er fundet tidligere tiltalt, sat under Tiltale for Overtrædelse af Sølovens § 293 i Anledning af nævnte Dampners Grundstødning Mandag den 9. September f. A. Kl. 2¹⁰ om Morgenen i Nærheden af Grundkallens Fyrskib i den botniske Bugt.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Tiltalte, der efter det af hans Defensor under den mundtlige Procedure anførte kun havde været Fører af Skibet siden Slutningen af 1911, havde Natten mellem den 21. og 22. August anløbet Kjøbenhavns Red for at faa nærmere Ordre. Han fik dér Ordre til at gaa op til Brahestad i den botniske Bugt for at hente en Ladning Trævarer, med hvilke han skulde gaa til Rouen. Han laa kun en Timestid paa Reden. Skibet kom uden Uheld til Brahestad, hvor det indtog Lasten i Dagene fra 25. August til 7. September, da det afgik midt paa Dagen. Fra Søndag den 8. September om Formiddagen holdt Skibet en Kurs (retvisende S. 10° V.), som skulde føre det 3 Sm. Vest om Storbrotten midt i Farvandet mellem Sverig og Ålandsøerne. Noget efter Midnat passerede man Vest om et Fyrskib i en gisset Afstand af 4 Sm., og Tiltalte gik ud fra, at det var Storbrottens Fyrskib. Man skulde have haft Understens Fyr i Sigte forude, men da det var en Del diset, fandt Tiltalte ikke noget mærkeligt i, at han ikke saa dette Fyr og gik videre for fuld Kraft. Da han imidlertid endnu en halv Time efter ikke havde faaet Understens Fyr i Sigte, blev han ængstelig og slog langsom, ligesom han senere Kl. 2¹⁰ drejede Skibet, saa man styrede N. 12° Ø., samtidig med, at han lod 2den Styrmand foretage Lodninger. Efter nogen Tids Forløb fik Styrmanden 10 Favne Vand, og samtidig hørte man et Skud fra det formodede Storbrottens Fyrskib. Tiltalte, som nu gik ud fra, at han støvnede ind mod en Grund, gav haardt Styrbords Ror, samtidig med, at han slog fuld Kraft frem for at dreje hurtigere, men Skibet løb op paa Grunden med en saadan Kraft, at det ikke senere lykkedes at faa det af. Skibet, der med Fragt er vurderet til 445,000 Kr., gik tilligemed Ladningen, der var vurderet til c. 60,000 Kr., tabt, medens Besætningen blev reddet over paa Fyrskibet, som viste sig ikke at være Storbrotten, men det et godt Stykke vestligere og længere inde mod den svenske Kyst liggende Grundkallen Fyrskib.

Tiltalte havde benyttet et engelsk Søkort fra 1903. I Følge en af en tidligere Fører paa dette gjort Antegnelse skulde Storbrottens Fyrskib vise 3 hvide Blink i

13½ Sekund, og i Følge den ombordværende Fyrbog skulde dette Fyrskib foruden disse hvide Lys vise 3 røde, faste Lys. Grundkallens Fyrskib skulde i Følge Fyrbogen vise 2 faste, hvide Fyr. Dette Fyrskib er imidlertid i Foraaret 1911 forandret saaledes, at det viser 3 hurtige Blink i 30 Sekunder, 2 hvide og 1 rødt. Det er dette Fyr, Tiltalte havde set. Blinkene svarede saaledes ikke ganske til, hvad Storbrottens Fyr skulde vise, men Tiltalte synes ikke at være bleven urolig herover.

Tiltalte, som vel har udvist en vis Forsigtighed ved, da han mærkede Uraad, at slaa langsom for at søge at komme tilbage, burde næppe, da han blev klar paa, at man nærmede sig en Grund, have slaaet fuld Kraft frem. Ved at stoppe og enten lade Anker falde eller ved at slaa Bak, havde han mulig kunnet redde Skibet. Herpaa skal Retten dog ikke lægge afgørende Vægt, da der ikke var Tid til Overvejelse.

Spørgsmaalet om Straf eller Ikke-Straf maa bero paa, i hvilken Grad det maa anses for uforsvarligt, at Tiltalte er gaaet op i den botniske Bugt uden at være forsynet med de nyeste Kort og andre Hjælpemidler. Tiltaltes Defensor har gjort gældende, at Tiltalte ikke, før han kom til Kjøbenhavn for at faa Ordre, anede, at han skulde op i den botniske Bugt, og at det ikke i den enkelte Natte-time, i hvilken han laa her paa Reden, var muligt at skaffe sig de fornødne Kort. Defensor har videre til hans Forsvar gjort gældende, at nogle af de »Efterretninger for Søfarende«, der tidligere pr. Post var sendt til Skibet, ikke havde naaet dette, og at Tiltalte derfor ikke havde været i Stand til at rette det gamle Kort, hvoraf han var i Besiddelse. I Brahestad havde han gjort Forsøg paa at købe Søkort over den botniske Bugt, men han havde ikke kunnet faa dem dér.

Til disse af Defensor anførte Forsvarsgrunde kan Retten ikke tage Hensyn. En Skibsfører skal være i Besiddelse af de nødvendige Kort. I nærværende Tilfælde burde Tiltalte have skaffet sig Kortene i Kjøbenhavn, men i hvert Fald kunde han have skaffet sig dem ved at telegrafere eller skrive efter dem, medens han laa i Brahestad.

Som Sagen saaledes foreligger, findes Tiltalte ikke at kunne undgaa Straf efter Sølovens § 293, og Straffen skønnes efter Omstændighederne passende at kunne bestemmes til en Bøde til Statskassen af 100 Kr. Tiltalte vil derhos have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, hvis Sagførelse har været lovlige, med 35 Kr. Tiltalte har selv draget Omsorg for sit Forsvar.

Forslag til Lov

om

Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevesen.

Til det i sidste Nummer gengivne Lovforslag om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevesen gengiver vi her de af Regeringen fremsatte Bemærkninger:

Paa Foranledning af en Henvendelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, hvori det udtaltes, at man i ledende Kredse indenfor Handel og Skibsfart i længere Tid med Ængstelse havde fulgt Udviklingen af Havneforholdene i Kjøbenhavn, nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder under 11. August 1909 en Kommission, hvis Opgave skulde være at stille Forslag om Foranstaltninger, som kunde være egnede til at tilvejebringe gunstigere Betingelser end hidtil for Bevarelse og Udvikling af Handel og Skibsfart paa Havnen med særlig Hensyntagen til Omladnings- og Transittrafikken, herunder Forholdene vedrørende Losning og Ladning af Skibe i Frihavnen og de Ydelser af forskellig Art, som erlægges derfor. Denne Kommission, hvori foruden Repræsentanter for de forannevnte Ministerier, Havneforvaltningen, Havneraadet og Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab ogsaa Repræsentanter for Handel og Skibsfart havde Sæde, afgav under 23. Juni 1911 Betænkning, hvoraf det fremgaar, at Kommissionen efter en nøje Undersøgelse af alle de paagældende Forhold kun ser lidet lyst paa Havnens Udvikling i de senere Aar, men — som det efter Sagens Natur maatte være at vente — til Afhjælpning heraf kun i ringe Grad stiller Forslag om direkte øjeblikkelige Lovændringer; de enkelte Forslag af denne Natur skal

blive omtalt nedenfor. Derimod henledes i Betænkningens Slutning Opmarksomheden paa, »at den nuværende Organisation af Københavns Havnevæsenes Bestyrelse, der jo i alt væsentligt hviler paa Loven af 30. December 1858, i flere Retninger maa betegnes som forældet«, og Ministeriet opfordres til at tage Spørgsmaalet om denne Organisations Ændring op til Overvejelse, idet det herom udtales, »at den eventuelle ny Styrelse bør organiseres og sammensættes saaledes, at den samtidig med at yde garanti for en betryggende Administration af de i Havnen anbragte store offentlige midler sikrer Handel og Skibsfart den fornødne Indflydelse paa Havnesagerens Behandling«.

Idet Ministeriet i det væsentlige kan tiltræde de saaledes givne Udtalelser og derhos maa anse det for særlig ønskeligt, at denne Sag fremmes nu, fordi flere af de saglige Spørgsmaal, der i øvrigt behandles i Kommissionsbetænkningen, i fortrinlig Grad egner sig til at behandles af en Havnebestyrelse, i hvilken Repræsentanter for Handel og Skibsfart indtager en mere fremtrædende Plads, end Tilfældet er efter den gældende Ordning, har man efter Samraad med Ministeriet for Handel og Søfart udarbejdet det foreliggende Lovforslag, til hvis nærmere Belysning man først i korte Hovedtræk skal gøre Rede for de Regler, som for Tiden gælder for Københavns Havnevæsenes Bestyrelse.

I Følge § 1 i Lov af 30. December 1858 skulde Bestyrelsen af Københavns Havnevæsen indtil videre bestaa af et Havneraad og en Havneforvaltning. Det fremgaar imidlertid allerede af de i Lovens § 3 givne Regler om Havneraadets Virksomhed, at denne Bestemmelse for saa vidt ikke var at forståa efter Bogstaven, som Raadet ikke skulde være en beslutende Forsamling, men en raadgivende, hvis Betænkning skulde indhentes om visse Spørgsmaal og kunde indhentes om andre, medens Raadets eget Initiativ kun strækker sig til at »gøre Andragender om ethvert Havnevæsenets vedkommende Anliggende«. Paa delvis tilsvarende Maade begrænses ogsaa Lovens § 4 Havneforvaltningens (Havnekaptajns) Myndighed, idet Forvaltningen ikke blot er bundet ved gældende Love og Reglementer, men overhovedet ved »ministerielle Afgørelser«, ligesom de nærmere Bestemmelser om Havneraadets Forretningsorden, Havnbudgetterne og Bestillingsmænds Ansættelse og Afskediggelse, Lønning og Pensionering m. m., jfr. § 5, fastsættes i en af Ministeriet udfærdiget Vedtægt. — Set i deres Sammenhæng maatte disse Lovens Bestemmelser nødvendig føre til, at Tyngdepunktet i Havnens Bestyrelse, den egentlig afgørende Myndighed i alle Sager af nogen Betydning kom til at ligge hos Ministeriet, medens Havnekaptajnen ledede den daglige Drift i Henhold til de af Ministeriet trafne Bestemmelser, og Havneraadet virkede som Ministeriets Raadgiver. Den Garanti, som Staten i Henhold til § 3, sidste Stykke, i Frihavnsloven af 31. Marts 1891 paatog sig for Forrentningen og Amortiseringen af et Havneleaan paa 8 Mill. Kr., virkede selvfølgelig kun yderligere til, at den statslige Myndigheds afgørende Indflydelse paa Havnens Anliggender maatte træde i Forgrunden, et Forhold, der i øvrigt paa anden Maade fremhævedes ved de i Lovens § 10 trafne Bestemmelser, af hvilke der er Grund til her særlig at nævne, at Havneraadet, som hidtil havde bestaaet af Overpræsidenten som Formand, to af Kongen udnævnte Medlemmer og 6 Medlemmer, valgt af Københavns Borgerrepræsentanter, nu forstærkedes med 4 Medlemmer, nemlig 2 valgte af hvert af Rigsdagens Ting.

Der tiltrænges næppe nogen indgaaende Paavisning af, at den saaledes skitserede Ordning af Københavns Havnevæsenes Bestyrelse i hvert Fald under Nutidens Forhold lider af væsentlige Mangler. Det er i og for sig unaturligt, at en Institution som Havnevæsenet, der er selvstændig Ejer af sin egen Formue og tjener til Fremme af selvstændige Formaal, ikke i det væsentlige er selvstyrende. Det er endvidere ikke blot utidsvarende, men tillige i flere Retninger særdeles uheldigt, at den Forsamling, i hvilken indgaaende og sagkyndige Drøftelser af Havnens Anliggender skal finde Sted, ikke er i Stand til at tage nogen effektiv Beslutning, men kun er raadgivende; og det er endelig saa at sige en Selvfølge, at naar Selvstyrene skal indføres, bør de Erhverv, hvis Tarv Havnen har til Formaal at fremme, og som gennem Afgifterne m. m. betaler dens Drift, ogsaa have Indflydelse paa Ledelsen. Paa den anden Side kan der ikke være Tale om at organisere Havnevæsenets Bestyrelse saaledes, at det offentlige og da særlig Statens Indflydelse paa denne helt bortfalder. Dette gælder ganske bortset fra den særlige Omstændighed, at Staten endnu i en lang Aarrække er Garant for det ovenomtalte i Anledning af Frihavns Aulæg optagne Laan. Københavns Havn er, selv om den er selvejende, en offentlig Institution, der ikke alene tjener visse private Erhverv, men hvortil der tillige i stort Omfang er knyttet videregaaende offentlige Samfundsinteresser, som ofte ikke løber parallelt med Erhvervenes Interesser i snævrere Forstand, og hvis Varetagelse derhos kræver administrative og tekniske Forudsætninger, som ikke i Almindelighed kan ventes fyldstgjort af de af Erhvervene valgte Repræsentanter. Der maa forbeholdes Statens Myndigheder saa megen styrende, regulerende eller kontrollerende Indflydelse, at der kan skønnes at være betryggende Garanti for, at disse Interesser bliver varetaget.

Paa Grundlag af de lige anførte Betragtninger er de i Lovforslaget indeholdte Regler om en ny Styrelsesform for Havnen udarbejdet.

Herefter foreslaas den fulde Bestyrelsesmyndighed i alle Havnens Anliggender overladt Havneraadet; om ministeriel Godkendelse af de trafte Beslutninger bliver der kun Spørgsmaal i de i § 3

under a.—e. særlig angivne Tilfælde, i hvilke videregaaende Samfundsinteresser gør sig saa stærkt gældende, at de formenes altid at burde forelægges for Statens Myndigheder til endelig Afgørelse. Derimod har man ment, at de almindelige Samfundsinteresser i andre Tilfælde maa antages at være tilstrækkelig sikrede dels ved Optagelsen i Raadet af de af Ministrene, Rigsdagen og Københavns Kommunalbestyrelse ndnævnte eller valgte Medlemmer, dels og særlig derved, at Havnedirektøren, hvis Embedes administrative Del svarer til det hidtidige Havnekaptajnsembede, fremtidig udnævnes af Kongen og i Kraft af sit Embede bliver Raadets Formand. Den saaledes fortagne delvise Sammensmeltning af de hidtilværende to Bestyrelsesmyndigheder, Havneraadet og Havneforvaltningen, maa derhos antages at ville virke fremmende paa det Initiativ og den Evne til efter Omstændighederne hurtigt at kunne gribe ind og træffe Beslutninger, som netop i saa høj Grad er nødvendig for Varetagelsen af de til Havnevæsenet knyttede Erhvervsinteresser. Adgangen til disse Interessers Varetagelse er derhos søgt aabnet i saa vidt Omfang som overhovedet muligt, naar Raadets Medlemsantal skulde holdes indenfor rimelige Grænser, dels derved, at Ministeren for Handel og Søfart udnævner det ene af de to Medlemmer, som hidtil har været ndnævnt af Kongen, dels ved at overlade Hovedorganisationer for Handel, Industri og Skibsfart at udpege 6 Medlemmer af Raadet, 2 for hver af de nævnte Erhvervsgræne. For Handelens Vedkommende maa Retten til at udpege disse Repræsentanter og Suppleanter for dem tilfælde Grosserersocietetets Komité; derimod har man — i nogen Lighed med, hvad der er foreskrevet i § 14 i Lov Nr. 137 om Straf for Brug af urigtig Varebetegnelse m. m. af 8. Juni 1912 — ment det rettest at bemyndige Ministeren for Handel og Søfart til at fastsætte, hvilke Hovedorganisationer der skal udpege Repræsentanterne for Industri og Skibsfart samt disses Suppleanter.

Til § 6.

Efter en indgaaende Redegørelse for Havnevæsenets Status og aarlige Indtægter og Udgifter i de senere Aar udtales det i Kommissionsbetænkningen, at Kommissionen maa anse det ikke blot for forsvarligt, men endog for nødvendigt, at der skaffes Københavns Havnevæsen en noget forøget aarlig Indtægt gennem en Forhøjelse af Bolværkspengene, og det foreslaas i saa Henseende nærmere at indhente Lovgivningsmagtens Santykke til, at Bolværkspengenes Maksimum, der i Følge Forordning af 12. Februar 1834 ikke maa overskride 16 Sk. pr. Kommerceleest, nu 16 Øre pr. Register-Ton, for de første 3 Ugers Ophold i Havnen, fremtidig forhøjes til 25 Øre pr. Register-Ton pr. Maaned, hvortil svarer 20 Øre i Bøje- og Pælepenge, »for saa vidt man ikke — hvad Kommissionen i og for sig vilde finde naturligt — maatte foretrække at søge den omhandlede Maksimumbestemmelse helt ophævet for de offentlige Bolværkers Vedkommende saaledes, at Fastsættelsen af Bolværks-, Bøje- og Pælepenge til Havnevæsenet og Frihavnen fremtidig ganske underlægges Administrationen«.

Hvad nu først angaar det sidst berorte Forslag om helt at ophæve den lovbestemte Maksimumsgrænse for Bolværks-, Bøje- og Pælepengenes Størrelse, maa Regeringen i alt Fald saa længe Størrelsen af den anden Hovedafgift til Havnen, Vareafgiften, er lovbestemt, jfr. Frihavnsloven af 31. Marts 1891 § 8, nære Betænknelighed ved at stille et hertil sigtende Forslag. Derimod er man efter det af Kommissionen oplyste klar over, at det efter al Sandsynlighed vil blive nødvendigt at forhøje Bolværks-, Bøje- og Pælepenge som foreslaaet, og man søger derfor ved nærværende Paragraf Lovhøjnel dertil, men da — som det nærmere vil fremgaa af Kommissionsbetænkningen — Forhøjelsens Nødvendighed i nogen Grad er afhængig af Iværksættelsen af andre Reformers, om hvilke der, hvis nærværende Lovforslag ophøjes til Lov, bør gives den ny Havnebestyrelse Lejlighed til at udtale sig, forinden der eventuelt skrideres til deres Iværksættelse, har man i Paragrafen gjort Forhøjelsen afhængig af, at den bringes i Forslag af det ny Havneraad.

Til § 7.

Ophævelsen af Lov af 30. Decbr. 1858 om Bestyrelse af Københavns Havnevæsen er en direkte Følge af de i nærværende Lovforslag indeholdte ny Bestemmelser.

Den i Frihavnslovens § 10, 2det Stykke indeholdte Bestemmelse om, at hvert af Rigsdagens Ting vælger 2 Medlemmer af Havneraadet, er gentaget i nærværende Lovforslags § 2. Derimod anser man det for en Følge af det Selvstyre, der ved nærværende Forslag søges tillagt den ny Havnebestyrelse, at Bestemmelserne i nævnte Paragrafs 1ste og 3die Stk. om Budgetters og Regnskabers Forelæggelse for Rigsdagen og om Nødvendigheden af Lovgivningens Santykke til Iværksættelsen af større Udvidelser eller Arbejder ophæves.

Forslaget om at ophæve § 5 i Lov Nr. 64 af 7. April 1899 om Tillæg til Frihavnslov Nr. 44 af 31. Marts 1891 er overensstemmende med et derom i Kommissionsbetænkningen stillet og begrundet Forslag. Et tilsvarende Forslag blev af Regeringen fremsat i Rigsdagssamlingen 1911—12 i Anledning af Afhændelsen af nogle Arealer paa Amagersiden Syd for Langebro, men blev ikke optaget i den under 8. Juni 1912 udfærdigede Lov om Afhændelse af Arealer, tilhørende Københavns Havnevæsen. Man maa imidlertid med Kommissionen være enig i, at det vil være i høj Grad ønskeligt, at Havnevæsenet faar Dispositionsfrihed over sine Arealer, hvilket ogsaa synes at være en Konsekvens af, at der iøvrigt tilstaas Havnevæsenet Selvstyre.

Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der ikke noget Steds forefaldet større Begivenheder udover, at La Plata Markedet har bedret sig en Del, og Udsigterne fra denne Kant er fremdeles lovende. Der vil blive Brug for megen Tonnage fra denne Kant, og da tilmed Nordamerika behøver en ret anseelig Mængde Skibsrum, hovedsagelig for Korn, og Østen ligeledes bruger en Del for Ris etc., kan Situationen for de store Dampere Vedkommende kun siges at ligge absolut tilfredsstillende. Raterne baade ud og hjem i nævnte Markeder er gode og levner smukke Overskud. Sortehavet og Middelhavet har derimod intet tillokkende ved sig. Hvad de mindre Dampere angaar ligger Forholdene i Øjeblikket knap saa gunstigt, thi Østersøen har jo næsten intet at byde paa pr. prompt, og Hvidehavet er utilgængeligt, men Kulfragterne er jo til Gengæld gode, og en stor Del af Baadene paa 1,000—2,000 Tons er da ogsaa udelukkende beskæftiget i Ballast-Kulsejlad. Kulfragterne er de mindre Baades bedste Støtte for Tiden, men om et Par Maaneder begynder der jo igen at blive Liv i Østersøen, og der er herfra og fra Hvidehavet stor Rigelighed paa Ladninger, saavel pr. f. o. w. og senere, ogsaa store Kontrakter. Der er, saa vidt vides, ikke sluttet meget forud, og den almindelige Mening er, at der forestaar en fin Østersøseson. Der er de sidste Dage sluttet som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Erts Port Pirie/Antwerpen 37/6 pr. Februar med 800 Tons daglig Lastning og Losning (10,000 Tons Baad). Soyabønner Vladivostok 35/ til U. K. eller Kontinentet, Kjøbenhavn eller Stettin. Ris c. 32/ fra Birma til U. K. eller Kontinentet. Saigon til god fransk Havn c. 37/. Akyab/Triest betalte 30/6. Fra Bombay er Raten c. 24/ Dødvægt til to Lossehavne U. K. eller Kontinentet (Frankrig udelukket), medens 25/ betaltes til Dunkerque direkte. Fra Kurrachee faas 20/ (: 2 pCl.) til udsøgt Havn pr. prompt.

Sortehavet etc. Korn fra Nikolajeff eller Odessa 9/6 til London eller Rotterdam, 10/ Hamburg. Fra Kustendje 9/3 Antwerpen eller Rotterdam, option Sulina 3 d. ekstra. Kustendje/Marseille Fres. 12. Odessa/Liverpool betalte 10/6 Dødvægt. For Salt fra Eupatoria betales 16/6 til Neufahrwasser (5,000), pr. Februar, 17/ Riga (4,500), Annullering 5. Marts. Erts Poti/Antwerpen 12/9 (5,000, 500/500), prompt.

Middelhavet. Smyrna til udsøgt Havn U. K. 10/9 pr. Februar. Salt fra Sicilien til Norge 10/ à 12/ (c. 2,000), Torreveja/Kalkutta 10/ (5,500). Erts Seriphos/Glasgow 7/9 à 8/3, Bougie/Middlesbro 6/6, Tunis/Rotterdam 7/ (2,600), Nantes 8/ (3,000), Cartagena/Jarrow 6/4½ (4,000). Aguilas/Rotterdam 6/ (4,100), alt pr. prompt. Fra Huelva/ 5/7½. Rotterdam, »Tinto terms«. Fra Bilbao 5/4½. Newport, 5/9 Middlesbro, 5/3 Rotterdam.

Nordamerika. Korn Baltimore til Avonmouth eller Rotterdam 3/1½, Kjøbenhavn 3/4½ (c. 30,000 Qrs.), Portland (Me)/Avonmouth 3/, begge pr. Marts. Petroleum i Kasser New York/River Plate 29 Cents, Algier 24 Cents, Filadelfia/Japan (to Havne) 31½ Cents. Golfen (to Havne)/U. K. eller Kontinentet 60/ Form »O«. — Tømmer Pensacola/London 115/ (1,450 Stds.). Paa Timecharter for transatlantisk Fart 7/6 Dødvægt, Levering New York, Tilbagelevering River Plate, 6/ à 6/3 vestindisk Fart, Levering og Tilbagelevering U. S., c. 9/ Levering U. S., Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Gransen til U. K. eller Kontinentet 26/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Februar, 26/ pr. Marts, 28/3 Santa Fe pr. Februar. Buenos Aires eller La Plata c. 26/ pr. prompt. Til Glasgow direkte betales 25/. Bahia Blanca sluttede et betydeligt Antal store Baade fra 26/ til 27/6 pr. Februar—Marts. En 7,000 Tons Baad pr. Februar fik fra Bahia Blanca 30/ til Middelhavet én Lossehavn, 30/6 to Lossehavne, 31/ tre Lossehavne.

Østersøen. Er meget flov pr. prompt. Reval 1/ Hvidebasis Rotterdam, 1/1½ Østkyst Kulhavn. Riga 24/ D. B. Grangemouth, 26/ London, Fres. 31 Rouen. Fra Libau eller Windau 9 d. à 9¾ d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ d. Antwerpen, 1/0¾ Rouen. Fres. 27—28 D. B. Ghent eller Antwerpen. Pr. f. o. w. og senere noteres en Mængde Laster. Der betaltes bl. a. Haparanda/London 35/ D. B., 38/9 Slatings (700 Stds.) pr. f. o. w., 33/ D. B.B., Råfsö/Grimsby (500 Stds.) pr. Juni, 32/ Wiborg/London (1,000 Stds.) pr. f. o. w.

Kulfragterne. Fra Tyne, Blyth eller Humbersen 6/6 Libau, 7/ à 7/3 Reval, 6/3 Lübeck, 5/6 Swinemünde, 5/6 à 6/3 god dansk Havn (1,200—1,500), 7/6 à 8/ Lissabon (1,500—1,800), 9/3 Oran (2,400), 9/ Algier, 11/ à 11/3 Genua, Savona eller Catania, 12/4½ Piræus, 11/3 Port Said, 13/6 Bombay, 9/6 Las Palmas. Fra Firth of Forth 6/6 Libau, 6/ à 6/3 god dansk Havn, 5/9 Kiel, 6/3 Rouen, 11/ à 11/3 Genua, 13/6 Venedig. Fra Cardiff eller Newport 7/6 à 7/9 Lissabon, 8/9 à 9/ Gibraltar, Fres. 7¼ Bordeaux, 11¼ à 11½ Algier, 12½, à 13 Marseille, 11/6 à 12/ Genua, 12/3 Neapel (500 Tons daglig Losning), 13/9 à 14/ Venedig eller Ancona, 12/6 Aleksandria 10/ à 10/3 Malta, 11/6 Port Said, 9/6 Las Palmas eller Teneriffa, 16/3 à 11/6 River Plate.

Skrevet den 11. Februar 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der i den forløbne Uge sluttet flere Sejlere fra aabne Havne med Lastning i denne og næste Maaned til Fragtrater, der efter Aarstiden maa betegnes som acceptable.

Tyskland har enkelte Kornlaster til Øst- og Vestengland, medens Danmark ligger mat med kun enkelte Forsøg paa Salg. Vestsverig har kun ganske enkelte Laster, medens Østnorge udbyder nogle flere Is-, Træ- og Feldspalthaster, som det dog er vanskelig at komme til Forretning med. Fra Bottenhavene er der ikke Overflod af Laster pr. f. o. w., medens der noteres et større Marked pr. senere til gode Rater, men Redernes Fordringer er i de fleste Tilfælde noget højere end Befragternes Tilbud, saa at Udsigterne for fremt i Tiden er gunstige. Returfragter Vest fra og Mellemrigsrejser er der, trods faa Kullaster til danske Havne, og derved tilstrækkelig Beskæftigelse for den i Fart værende Tonnage, Kulfragterne er 9 à 10 £. pr. Keel fra Østkysthavne.

Angaaende de mindre Skibe udbydes der daglig pr. Marts Kornlaster fra Stralsund, Greifswald, Barth og Rostock til tidligere nævnte Rater, 4 resp. 4½ M. for Rug. Stettin tegner ogsaa godt i Aar og noterer ligeledes for Rug til Danmark 5½ à 6 M., derimod har hverken Colberg eller Stolpmünde solgt noget af Betydning pr. Sejlere endnu. Sverig noterer Stenlaster, særlig fra Karlshamn og Omegn til de fleste tyske Havne og fra Sundhavnene Gødnings- og Kalkmelslaster særlig til danske Provinshavne. Fra Kjøbenhavn, hvor der er Mangel paa Skibe i disse Dage, sluttedes Hvede til Ystad 4 Kr., Gøteborg 4½ Kr., Majs til Fakse 15 Øre, Landskrona 9 Øre.

Fra Sø og Land.

Vi har fra Tuborgs Fabrikker modtaget et lille fikt Reklamehefte, som Fabrikkerne i disse Dage udsender fortrinvis til Skibsofficerer, Skibsrestauratører, Lødsere o. s. v.

Paa Hæftets Forside ser man kun en Skibsmast med 6 pyntelige Signalflag, hvorover Dannebrog vajer; de Søfarende, der kender Skibssignalernes Alfabet, læser straks Flagene som Bogstaverne: T-U-B-O-R-G, et Navn som alle kender.

Hæftet fortæller iøvrigt om Tuborg Øllets fortrinlige Egenskaber — særlig dets Holdbarhed.

I Hæftet anbefaler De forenede Bryggerier sine skattefri Ølsorter af Krone Øl Typen, specielt Ankerøl, der navnlig er kendt af det maritime Publikum.

Havarier og Forlis.

Odessa, Dpsk. af Libau, er kommet paa Grund ved Hasle. H. C. Jensen, 3/m. Skonnert af Thuro, er, medens den laa til Ankers ved Greenhithe, blevet paasejlet af en Slæbedamper, som havde 3 Lægttere paa Slæb. Skonnerten fik en Del ovenbords Skade. Diana, 3/m. Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Göteborg til Conakry med en Laaning Stykgods og Træ sprunget læk i Søen og blevet indslæbt til Grimsby.

Høneborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der for c. en Maaned siden kom paa Grund ved Hesseløens Sydøstrev, er nu af Svitzers bragt flot. Skibet afgik til Kjøbenhavn.

Gunnar, Dpsk. af Trehørborg, der, som meddelt, den 3. ds. kom paa Grund ved Faisterbo Rev, er nu, efter at en Del af Ladingen er losset i Lægttere, blevet bragt flot af Svitzers og otter foreløbig Tætning bugseret til Malmö.

Hebe, Dpsk. af Esbjerg, er den 7. ds. under Indladning i Leith blevet paasejlet af Flensborgdamperen Isolde og faaet en Del Skade paa Skanseklædningen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra d'Hrr. Joh. Petersen og Webers Værft i Marstal løb fornylig en ny fore and aft Skonnert af Ståbelen. Skibet, der maaler 73 Brutto Reg.-Tons, fik Navnet »Søstrene«. Kaptajn Morten Weber, der har ladet Skibet bygge, skal selv være Reder og Fører. (»Ærø Avis«.)

Verdens ældste Skib, Jagt »Constance« af Lohals, er af Ejeren, J. Jensen, bleven solgt til Sverig for Kr. 3,800.

»Constance« er bygget 1720, og ombygget i Marstal 1855 og 1868. Indtil Marts 1889 var Skibet hjemmehørende i Marstal under Navnet »Cathrine«. (»Ærø Avis«.)

Den danske Damper »Alpha«, tilhørende d'Hrr. A. Olsen & Co, her, er i Følge »Shipp. Gaz.« bleven solgt til Rusland. Skibet maaler 605 Brutto og 372 Netto Reg.-Tons og er bygget i Dumbar-ton 1872.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsum« er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Skonnert »Marie« af Brantevik, 88 Reg.-Tons og 150 Tons dw., til Kaptajn F. A. Widgar, St. Anna, for c. Kr. 4000.

Skonnert »Olta« af Halmstad, 68 Reg.-Tons og 160 Tons dw., bygget 1906 i Sverig med Klasse 3. 3. 1. 1. til 1918, til Kaptajn Arthur Pettersson m. fl., Stockevik.

Skonnert »Martha« af Søby, 59 Reg.-Tons og 100 Tons dw., bygget i Rusland 1903 med Klasse A. 1. til Kaptajn O. Pettersson & J. Johansson, Flatholmen.

Galease »Wanderer« af Barth, 39 Reg.-Tons og 100 Tons dw., bygget 1900 i Tyskland med Klasse A. 1. til 1917, til Karta & Oaxens Kalkbruk, Stockholm.

Skonnert »Ellen« af Råå, 39 Reg.-Tons og 95 Tons dw., bygget i Viken 1896 med Klasse 3. 3. 1. 1. til 1914, til Kapt. Th. Johansson, Flatholmen.

Skonnert »Clara« af Ystad, 150 Reg.-Tons og 255 Tons dw. til Kjøbenhavn.

Skonnert »Krus« af Thuro, 124 Reg.-Tons og 230 Tons dw., bygget Thuro 1889 med 1ste Klasse i fransk Veritas, til Finland for Kr. 16,000.

Skonnert »Østen« af Carlshamn, 60 Reg.-Tons og 145 Tons dw., bygget i Sverig 1906 med 1ste Klasse i fransk Veritas til 1918, til Rusland for Kr. 14,400.

Skonnert »Hans« af Carlshamn, 50 Reg.-Tons og 110 Tons dw., bygget i Tyskland 1901 med 1ste Klasse i fransk Veritas til 1917, til Kaptajn B. Nielsen, Marstal, for Kr. 10,500.

Skonnert »Agnese« af Marstal, 39 Reg.-Tons og 85 Tons dw., bygget i Faaborg 1896 med 1ste Klasse i fransk Veritas, til Skibshandler Göransson i Råå for c. Kr. 9000.

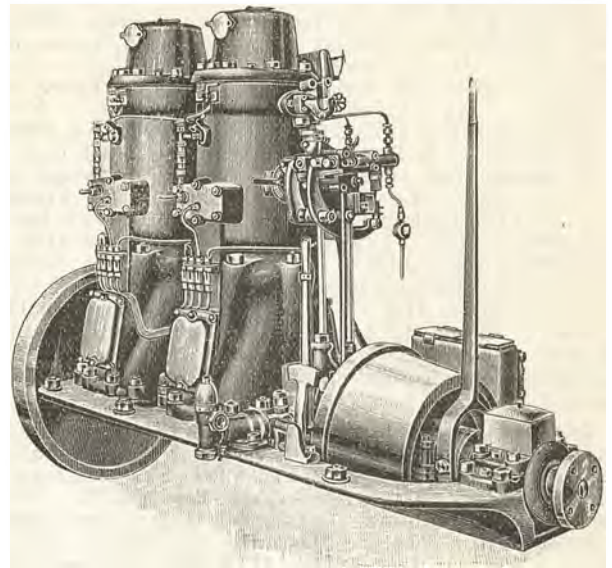
Den gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsum for kort Tid siden solgte Bark »Wolfe« af Mariehamn er indkøbt af Sverigs største Sejlskibsrederi, Firmaet L. J. Björkegren & Co. i Cimbrishamn, og skal føres af Kaptajn P. L. Wickmann, Skillinge.

Med Bugserhaaden »Sejr« bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibsselskab, foretoges den 6. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 89 Fod langt i Dækket, 21 Fod bredt og 12½ Fod dybt. Maskinen er Compound med Overflade Kondensation paa 450 indicerede Hestes Kraft.

Prøveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet.

Gennem Hr. A. Vaug, Hellerup, er et Uddybningsfartøj, »St. Hilda«, solgt til danske Købere. Damperen, hvis tidligere Ejere var Hartlepool-Port and Harbour Commission, skal, efter hvad der meddeles, anvendes ved Havnearbejderne paa St. Thomas. (»Shipp. Gaz.«.)



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve Kjøbenhavn 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omstyrebar.

Repræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faaes gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skipperforeningens Enkekasse.

Den aarlige Generalforsamling i Pensions- og Understøttelseskassen afholdes Onsdagen den 26de Februar, Kl. 2½ Eftermiddag, i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Kjøbenhavn, den 12. Februar 1913.

Bestyrelsen.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, ank. Havre 8./2. — Alexandra, Nielsen, ank. Panderna 3./2. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 8./2. — Anglo Dane, ank. Trondhjem 10./2. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Riga 11./2. — Antwerpen, Madsen, pass. Brunsbüttel 12./2. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethead 4./2. — Arno, Fischer, afg. Newcastle 6./2. — Aurora, Gommesen, afg. Aarhus 10./2. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Dunkerque 10./2. — Beira, Mortensen, ank. Antwerpen 6./2. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 8./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 6./2. — Chr.

Broberg, Henriksen, ank. Livorno 11./2. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 10./2. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 9./2. — Douro, Sørensen, afg. Rochelle 11./2. — Esbjerg, Straffe, afg. herfra 11./2. — Florida, Andersen, ank. Boston 8./2. — Garonne, Kromann, ank. hertil 11./2. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 16./2. — Hengest, Munk, ank. hertil 10./2. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 11./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 5./2. — Jolantha, Kyleshech, ank. Riga 11./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 11./2. — Kentucky, Andresen, an. Filadelfia 8./2. — Kiew, Tønnesen, pass. Holtenau 12./2. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1./2. — Louise, Larsen, ank. London 10./2. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 7./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 10./2. — Minsk, Harder, ank. Reval 10./2. — Morsø, Nelleuann, ank. Sevilla 11./2. — Nicolaï, Jørgensen, ank. New York 11./2. — Nordjylland, Søberg, ank. hertil 9./2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 11./2. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 8./2. — Oscar II, Hempel, afg. New York 6./2. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 10./2. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 6./2. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 11./2. — Saga, Hansen, pass. Portland 11./2. — Saxo, Müller, ank. hertil 9./2. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3./2. — Texas, Clauson Kaas, afg. Frederiksstad 9./2. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 11./2. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 11./2. — Tomsk, Wiberg, afg. hertil 11./2. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 6./2. — Tyr, Thaning, afg. herfra 11./2. — United States, Gøttsche, afg. Kristianssand 8./2. — Viking, Tramp, ank. hertil 8./2. — Ebro, Lunge, afg. Genua 8./2.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Aleksander Shukoff, Brandt, ank. Faaborg 6./2. — Johan Siem, Nielsen, afg. Stettin 7./2. til Liverpool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Reval 10./2. — Russ, Petersen, ank. Rosario 25./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 9./2. til Nørre Sundby. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Trapani 25./1. til Norge. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 28./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Santa Fé 26./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 23./1. til La Plata. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 25./1. til Malmø. — Newa, Dahl, ank. Bahía Blanca 26./1.

Vesterhavet. Stella, Larsen, ank. Lissabon 7./2. — Marie, Nielsen, ank. Antwerpen 7./2. — Nora, Lauritzen, pass. Gibraltar 7./2. for London. — Thyra, Jessen, ank. Amsterdam 7./2. — Olga, Christensen, pass. Coreubion 7./2. for Hamburg. — Ellen, Hansen, ank. Nantes 7./2. — Nancy, Pedersen, ank. Hartlepool 6./2. — Hebe, Gregersen, ank. Hamburg 6./2. — Polly, Mathiasen, afg. Swansea 5./2. til Vinaroz. — Gerda, Iversen, pass. Oitavos 10./2. for Cadix. — Nordsoen, Gram, ank. Malaga 11./12. — Karla, Mikkelsen, afg. Manchester 11./2. til Llanely. — Nexos, Basse, afg. Gandia 11./12. til Malaga. — Rigmor, Uldall, afg. London 10./2. til Blyth. — Nautik, Nielsen, pass. Dover 10./2. for Hamburg. — Johanne, Thøgersen, ank. Bayonne 9./2. — Ulla, Hansen, ank. Kartagena 8./2. — Cito, Jøpsen, ank. Almunecar 8./2.

Heimdal. Helga, Vaalen Hansen, afg. Kirekaldy 12./2. — Martha, Christensen, afg. Vermouth 1./2. — Elna, Rabjke, ank. Genua 11./2. — Therese, Pedersen, afg. Swansea 11./2. — Harriet, Larsen, afg. Burntisland 28./1. — Dagny, Therkildsen, afg. Tyne Dock 9./2. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 8./2. — Jeanne, Olsen, ank. Arzew 7./2. — Vera, Risø, ank. Bougie 10./2. — Daisy, Lagesen, afg. Stax 1./2. — Annine, Leth, afg. Tynen 4./2. — Kamilla, Løffer, ank. Port Talbot 10./2. — Betty, Lagesen, ank. Stax 11./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Esbjerg 9./2. — Amalienborg afg. Burntisland 8./2. — Brattingsborg afg. Newcastle 7./2. — Børglum ank. Cardiff 7./2. — Dansborg afg. Burntisland 7./2. — Elsborg ank. Kalundborg 7./2. — Esrom ank. Hull 8./2. — Flynderborg ank. Libau 9./2. — Frederiksborg afg. Rotterdam 8./2. — Guldborg afg. København 9./2. — Gurra afg. Norfolk 8./2. — Hammershus afg. North Shields 28./1. — Harrildsborg afg. Blyth 8./2. — Hundborg ank. Aalborg 8./2. — Høneborg ank. København 4./2. — Jelling ank. Havana 7./2. — Jømsborg afg. Port Talbot 29./1. — Jungshoved pass. Perim 7./2. — Jægersborg afg. Grangemouth 7./2. — Kallundborg afg. Genua 8./2. — Kalo pass. København 10./2. — Klampenborg afg. Cardiff 8./2. — Kronborg ank. Aberdeen 7./2. — Lejre afg. New York 30./1. — Marselisborg pass. Norfolk 26./1. — Næsborg pass. Hanstholm 8./2. — Randelsborg ank. Methil 4./2. — Silkeborg pass. Dartmouth 8./2. — Skanderborg ank. Sevilla 2./2. — Skjoldborg afg. Newport 5./2. — Skodsborg afg. Huelva 5./2. — Spigerborg ank. Sunderland 7./2. — Stegelborg pass. Skagen 8./2. — Stjerneborg ank. Nizza 1./2. — Søborg ank. Huelva 9./2. — Taarnborg afg. Dunkerque 9./2. — Tuborg pass. København 2./2. — Ullsborg ank. Garrucha 6./2. — Uranienborg ank. Windau 2./2. — Vordingborg ank. Burntisland 7./2. — Ørkind ank. Portoferraio 1./2.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang ank. København 7./2. — Samui pass. Gibraltar 8./2. udg. — Pangan ank. Antwerpen 10./2. udg. — Jutlandia pass. Perim 10./2. udg. — Selandia ank. Baugkok 6./10. udg. — Indien ank. Rotterdam 8./2. udg. — Tranquebar ank. Takao 10.2. udg. — Cathay ank.

Kjøbenhavn 10./2. — Chumpon ank. East London 7./12. udg. — Kina ank. Kjøbenhavn 11./2. — Arabien afg. Coronel 27./1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. London 6./2. udg. — St. Croix ank. London 8./2. hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 10./2. hjemg.

Rødby. Generalkonsul Elissejeff afg. Aarhus 10./2. — Freja ank. Husum 6./2.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Las Palmas 3./2. — Nelly, Clausen, ank. Aalesund 1./2. — Fanny, Duhn, ank. Lissabon 23./1. — Lilly, Sørensen, afg. Christiansund N. 10./2. til Tynen. — Alexy, Sørensen, ank. Fugløfjord 10./2. — Dagny, Clausen, ank. Lübeck 8./2. — Mary, Sørensen, afg. Hangö 11./2. til Bilbao.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. St. Vincent 9./2. — London, Bom, ank. Alexandretta 9./2. — Paris, Tholander, ank. Helsingør 26./1. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 29./1. til Marseille.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Rio Janeiro 30./1. til Trinidad. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Norfolk 4./2. til Pernambuco. — Roma, v. Thui, afg. Manchester 5./2. til Catania.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Ushant 9./2. — Chassie Mærsk afg. Barry 4./2. — Eleonora Mærsk afg. Valencia 10./2. — Laura Mærsk pass. Teneriffa 28./1. — Lexa Mærsk afg. Windau 7./2. — Peter Mærsk ank. Bayonne 9./2. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 9./2. — Sally Mærsk pass. Dunethead 28./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. Brügge 8./2. — Tyskland, Danstrup, ank. Jackville 11./2. — Belgien, Nielsen, ank. Newport Mou 7./2.

Dampskibsselskabet af 1911. All, Clausen, ank. Burntisland 10./2.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Grimshy 8./2. — Erindring, Nielsen, ank. Middelfart 9./2.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Messina 12./2. — Sara, Jensen, afg. Kroksvik 11./2. — Helene, Sørensen, afg. Methil 8./2. — Ragnhild, Schultz, ank. Newport 10./2. — Valborg, Hansen, ank. Boness 8./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Frederiksborg 11./2. — Estrid, Hansen, afg. Aalborg 7./2. — Agnete, Dam, afg. Aalborg 7./2. — Gunhild, Hansen, ank. Boness 9./2. — Hermia, Farup, ank. Helsingborg 26./1. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 4./2.

Dansk Rederi-Aktieselskab. Thorvaldsen, Steffen, afg. Helsingør 9./2. — Nordpol, Holst, ank. Libau 11./2.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Swinemünde 12./2. — Svend, Schmidt, pass. Skagen 11./2. — Urania, Clausen, ank. Blyth 10./2.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Antwerpen 11./2. — Nordland, Larsen, afg. Leith 11./2. — Holland, Poulsen, ank. Kjøge 5./2. — England, Andersen, ank. Methil 7./2.

Sejlskibe.

Svendborg. Meta, Møller, ank. Poole 5./2. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Malmø 6./2. — Valborg, Rasmussen, ank. Åhus 6./2. — Danmark, Huusfeldt, ank. Newcastle 7./2. — Leif, Andersen, ank. Dieppe 7./2. — Agnes, Nielsen, ank. Mullerup 10./2. — Yrsa, Sørensen, ank. Trapani 10./2. — Ruth, Falentin, ank. Flensborg 9./2. — Nanna, Madsen, ank. Dysart 10./2. — Ariel, Ravnemose, ank. Llanely 11./2. — Zampa, Wulff, ank. Dysart 10./2.

Æro. Albertha, Kromann, ank. Plymouth 9./2. — Æro, Christensen, ank. Karlshamn 9./2. — Nauta, Stærke, ank. Halmstad 9./2. — Aeriol, Christensen, ank. Tønsberg 9./2. — Caroline, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 8./2. — Maren, Albertsen, ank. Fredericia 10./2. — Kodan, Hansen, ank. Cadiz 8./2. — Valborg, Olsen, ank. Arsgaardsstrand 31./1. — Hertha, Krull, ank. Ceuta 3./2. — Svalen, Rosenbeck, ank. Göteborg 3./2. — Danmark, Nielsen, ank. Langesund 4./2. — Atlantic, Rasmussen, ank. Höganäs 5./2. — Hermod, Dreimann, afg. Dysart 4./2. til Pontrioux. — Eos, Christensen, ank. Göteborg 7./2. — Ellen, Nielsen, ank. Swansea 7./2. — Thyra, Hansen, afg. Rio Grande 9./2. til Falmouth. — Arietis, Andersen, ank. Holbæk 7./2. — Ofelia, Clausen, ank. Livorno 7./2. — Henry, Jensen, ank. Newburgh on Tay 7./2. — Harris, Torsteinson, ank. Swansea 7./2. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Rio Hacha 8./2. — Amor, Hansen, ank. Landskrona 8./2. — Mauge, Mortensen, ank. Ystad 8./2. — Saturn, Nielsen, er ank. Stavanger.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. Februar 1913. — Sø- og Handelsretsdom. — Forslag til Lov om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen. — Fragtnarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

af Vrag forandret. Lystønden ved Vraget af Lægteren Bangør er inddraget, og Lystønderne A og B er udlagt i c. 12 m Vand.
A ligger 353 $\frac{1}{2}$ ° (misv. N. $\frac{1}{4}$ W.) fra Craney Island Fyr og 64 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) fra Newport News Middle Ground Fyr. B ligger henholdsvis 353 $\frac{1}{2}$ ° (misv. N. $\frac{1}{4}$ W.) og 65 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) fra samme Punkter. Craney Island Fyr: 36° 53' 33" N. 76° 20' 18" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 201. Kjøbenhavn 1913.)

VII. Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst

248. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Main Ship Channel. Raleigh Rock. Tønde flyttet. Raleigh Rock vandret strøbende er nu rød og har Nr. 4, den ligger i c. 9 m Vand 292 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ W.) fra East Mariello Taarn og 173 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. $\frac{1}{4}$ E.) fra Main Ship Channel Forfyr. Main Ship Channel Indløb: 24° 27 $\frac{1}{4}$ ' N. 81° 48' W.
249. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Andrews Bugt. Fyr. tændt. Little Oyster Bar hvide, faste Fyr er tændt. 30° 15' 03" N. 85° 40' 55" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 17. Kjøbenhavn 1913.)

250. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. Southwest Pass. Fyr flyttes. Omtrent den 5te Marts 1913 flyttes Southwest Pass East Jetty Fyr c. $\frac{1}{2}$ Sm ud ad Søen til, saa det kommer til at staa paa Yderenden af E.-Molen. Flammeus Højde: 16 m. Rod, firkanter, pyramideformet Baake. Fyrets ny Plads: 28° 54' 25" N. 89° 26' 36" W.

251. Cuba S.-Kyst. Santiago. Oplysning. 1) Colorado Shoal er borttaget indtil 9,4 m Dybde, og Tønden, der afmærkede Grunden, er inddraget.
2) Indløbet udvides til 200 m Bredde ved at borttage Diamond Banke. Dette Arbejde antages at vare c. 1 Maaned. Lystønden paa Diamond Banke er ombyttet med en til Dels overflydt Fyrbaad. N. og S. for Fyrbaaden ligger 1 stor, netop overflydt Forløjstønde.

3) Den sorte Spiritønde ved E.-Kanten af Grunden ud for Ratonos Cay ligger ikke ude. Diamond Banke: c. 19° 58' N. 75° 52' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1826. Kjøbenhavn 1912.)

252. Jamaica N.-Kyst. Mosquito Cove. Baaker opført. Ved Mosquito Cove, som nu er aabnet for Skibsfarten, er følgende Baaker opført:

a) To Baaker paa hver Side af Indløbet i 2, m Vand.
b) Paa S.-Siden af Havnen 2 hvide Ledebaker, hver med en Skive paa Toppen. Baakerne, holdt overet i Pejling 189° (misv. S. $\frac{1}{2}$ W.), leder mellem Reveue i ikke under 6,4 m Vand.

c) Paa E.-Siden af Havnen en hvid Baake med Diamant paa Toppen. Naar denne Baake er overet med Toppers Wharf, skal Skibene sætte Kurs mod Broen, inden de ankrer.

Havnen kan kun benyttes af Skibe med indtil 5,5 m Dybgaende og med en Længde af indtil c. 90 m. Havnen: 18° 27' N. 78° 08' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

253. Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Villa S. Giovanni. Mole fuldført. Molen ved Villa S. Giovanni er nu fuldført.

Den er c. 150 m lang. Det grønne Fyr med En-Formærker hver 10 Sek. staar nu 5 m inden for Broens Yderende. c. 38° 13' N. 15° 38' E.

254. Tyrkiet. Albanien. Banc Georgantas. Grund fundet. SW. for Midten af Landsbyen Lukovo, 1150 m fra Kysten, er fundet en 6 m bred Grund, Banc Georgantas, der er 60 m lang i NE.—SW. Mindste Dybde 2,5 m. c. 39° 59' N. 19° 54' E.

255. Tyrkiet. Salomiki. Forbud. Det er forbudt at løbe ind i Salomiki Havn om Natten. 40° 37 $\frac{1}{2}$ ' N. 22° 58 $\frac{1}{2}$ ' E.

256. Bulgarien. Sorte Hav. Fyr slukket. Miner udlagt. De bulgarske Fyr er slukket. Varna Havn er lukket for Skibsarten. 42° 30 $\frac{1}{2}$ ' N. 27° 31' E.

Burghaz Havn er spærret af Miner.

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arktiv

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

»Efterretninger for Søfarende: omfatter Eyropa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkter Vedkommende angives paa Sekunder; naar disse i Parentes, saafromt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Samil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagfetter i Parentes). og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

I. Østersøen.

214. Sverrig. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib inddraget for Is. Utgrunden Fyrskib er inddraget paa Grund af Is. 56° 20' 54" N. 16° 14' 57" E.

215. Tyskland. Adler-Grund. Fyrskib atter udlagt. Adler-Grund Fyrskib er atter udlagt. 54° 50' 05" N. 14° 22' 18" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 170. Kjøbenhavn 1913.)

216. Tyskland. Swinemünde. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Galeasen »Axel«, som laa c. 4 $\frac{1}{2}$ Sm 339° (misv. N. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra Fyret paa E.-Molen ved Swinemünde, er bortsprængt og Afmærkningen inddraget. 54° 00' 06" N. 14° 13' 54" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 95. Kjøbenhavn 1913.)

217. Tyskland. Greitswalder Boiden. Friesendorfer Haken. Fyr slukkes midlertidig. Paa Grund af Isforholdene kan Friesendorfer Haken Fyr ikke tilses.

Fyret slukkes med det første; det vil atter blive tændt saasnart Isforholdene tillader det. 54° 11' 59" N. 13° 42' 32" E.

218. Tyskland. Jasmund Fyrskib midlertidig inddraget. Jasmund Fyrskib er inddraget paa Grund af Is.

Taaesignal gives derfor fra Stubbenkammer. To-Sted hver 25 Sek. Stubbenkammer: 54° 34' 15" N. 13° 40' 15" E.

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

219. Sverrig. Sundet. Kullagunnarstorpsgrunden Klokketønde midlertidig ombyttet. Paa Grund af Isforholdene er Kullagunnarstorpsgrunden Klokketønde ombyttet med en Vager med 1 Ballon over i nedadvendt Kost. 56° 06 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 36' E.

220. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bagestrøm. Hegnede Teglværksbro SW. Vragtønde ombyttet med Halmprik. I Begyndelsen af Marts 1913 ombyttes den grønne Vragtønde med grent Flag, som afmærker Resten af den gamle Bro, der ligger c. 0,33 Sm SW. for Møens (Hegnede) Teglværksbro, med en Halmprik. 55° 00' (52') N. 12° 15' (42') E. (Kort Nr. 139. 157 og 257. Danske Løds, Side 576. Havue-Løds, Side 97. Søm.-Fort., Side 45.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

221. Kattegat. Kullen W. Vrags Beliggenhed og Afmærkning. Vraget af Damperen Ura-ua ligger i 29 m Vand 5 Sm 266° (misv. W. $\frac{1}{2}$ N.) fra Kullen Fyr. Vraget ligger i Retning E.-W.; over Masterne er 2 $\frac{1}{2}$ m Vand. Tæt E. for Vraget er udlagt en grøn Lystønde, der viser grent Et-Lyn hver 3 Sek. Mellem Lystønden og Vraget er udlagt en grøn Vager med grent

Plag. Kullen Fyr: 56° 18' 06" N. 12° 27' 11" E. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 174, Kjøbenhavn 1913).

222. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Tønde ombyttet med Vintersmærke. Andvningstønden og Klokketønden ud for Randers-Fjord er ombyttet med Vintersmærkerne. Klokketønden: 56° 36' (387) N. 10° 23' (007) E.

223. Sverrig. Värberg. Havnöyrfjorden. Värberg Havnöyrfjorden skal forandres til et hvidt, rødt og grønt Lyntår, der viser To-Lyn hver 7 Sek. Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 0° til 20°;
2. hvidt i — 20° - 40°;
3. rødt i — 40° - 141° (ultrastærket fra 90° til 141°);
4. hvidt i — 141° - 321° (ultrastærket).

Linsespart. Synsvide: 10 Sm for hvidt 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 57° 06' 42" N. 22° 14' 30" E. (Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Løds, Side 250)

IV. N-lige Islav og Nordseen.

224. Danmark. Grædyb. Lystønder atter udlagt. I Grædyb er følgende Tønder atter udlagt:

- 1) Grædyb-Barre Lystønde. 55° 26' (347) N. 8° 16' (277) E. 2) Søren Jessens-Sand Lystønde. 55° 27' (157) N. 8° 18' (147) E. 3) Fane-Sandene (Jung) Lys- og Fløjtønde. 55° 28' (357) N. 8° 22' (147) E. 4) Sandødden Lystønde. 55° 27' (307) N. 8° 25' (297) E. 5) Fovrild Lystønde. 55° 28' (357) N. 8° 24' (067) E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 70, 98 og 178. Kjøbenhavn 1913.)

225. Tyskland. Jade. Vareler Færvand. Forsøgsøstændes Belligenhed. I Vareler Færvand ligger der Forsøgsøstændene imellem Remningerne 17° (mistr. NE. t. N. ½ N.) og 28° (NE. ½ N.) fra Arngast Fyr.

Forsøgsøstændene ligger mellem 200 og 600 m fra Tønden V/B. Stedet, som ikke maa besjæles, er almærket med røde Tønder. Tønde V/B: 53° 29' ½ N. 8° 11' ¼ E.

226. Holland. West van Schouwen. Buitengroden. Baardard. Tønde udlagt. En hvid og sort tærnet Spidstønde med Diamant »W. Bld.« er udlagt i 13 m Vand paa 51° 40' 05" N. 3° 27' 07" E.

227. Holland. Ooster-Schelde. Brahantsche Færvand. Vrag. En Bagestønde er sunket 200 m N. for Spidstønde Nr. 4 i Brahantsche Færvand. Der er 7,5 m Vand over Vraget. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget. 51° 35' N. 3° 57' E.

228. England. Woodbridge Haven. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Selskabet Josephine, som ligger e. l. Sm 91° (mistr. E. t. S. ¾ S.) fra Felixtøve Klokketårn, er uskadeliggjort og almærket med røde Tønder. Klokketårnet: 51° 57' N. 1° 21' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 665. Kjøbenhavn 1912.)

229. England. Newarp Fyrskib N. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Dampren Torbay, som ligger N. for Newarp Fyrskib, er uskadeliggjort og almærket med røde Tønder. Fyrskibet: 52° 45' N. 1° 33' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 446. Kjøbenhavn 1912.)

230. England. Race Bank S. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Dampren Blackburn, der ligger 2,1 Sm 143° (mistr. S. t. E. ¾ E.) fra South Race Tønde, er ikke længer færligt for Skibstøtten og almærket med røde Tønder. South Race Tønde: 53° 08' N. 0° 36' E.

231. England. Humber Floden. Hull. Lystønde flyttet. Den sorte og hvid lodret stribe Lystønde Nr. 12 paa Hull Red er — paa Grund af et Hull i Midde sand er tilhægt N. efter — Flyttet 0,5 Sm 316° (mistr. NW. t. N. ½ N.) hen og ligger nu 0,5 Sm 157° (mistr. S. ½ E.) fra Holy Trinity Kirke. 53° 44' N. 0° 19' ½ W. (Kort Nr. 180.)

232. Skotland. Firth of Forth. Advarsel med Hensyn til Bjærgningsforetagender. Bjærgningsarbejderne nu ved Vragene af Ruby og Skullia, som ligger S. for Din Craig. Tønder kan være udlagt i Nørheden af Vragene. Skibene skal passere Stedet med Forsigtighed og med langsom Fart. Din Craig: 56° 01' ¼ N. 3° 28' ¾ W.

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

233. England. Newhaven. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Selskabet Diadem, som ligger 0,5 Sm 265° (mistr. W. ½ N.) fra Fyret paa Hovedet af W.-Molen ved Newhaven, er uskadeliggjort og almærket med røde Tønder. 50° 46' N. 0° 02' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2545. Kjøbenhavn 1912.)

224. England. Chichester. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Lægetønder »Swind« er ligger e. 2 Sm SE. for Chichester Barre, er ikke længer færligt for Skibstøtten, og almærket med røde Tønder. 50° 44' N. 0° 53' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2376. Kjøbenhavn 1910.)

225. England. Spithead Indsejling. Tønder udlagt til Forsøg. Ved Indsejlingen til Spithead er følgende Tønder udlagt til Forsøg:

- 1) En rød og hvid tærnet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelse, 2,5 Sm 188° (mistr. SSW.) fra Nab End Lys- og Klokketønde.
- 2) En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Fornørkelse, 2,5 Sm 189° (mistr. S. t. W. ½ W.) fra Nab End Lys- og Klokketønde.
- 3) En hille rød og hvid tærnet Tønde 0,5 Sm 235° (mistr. W. t. S. ¾ S.) fra Nab End Lys- og Klokketønde.
- 4) En hille rød Tønde 0,5 Sm 30° (mistr. NE.) fra Wannet Fyrskib.

Nab End Lys- og Klokketønde: 50° 42' ¼ N. 0° 59' ¼ W.

236. England. Spithead. Vrag. W. for Sturbridge Shoal er sunket en Lægetønder, 1,5 Sm 18° (mistr. NE. t. N.) fra St. Thomas Kirke, Ryde, og 320° (mistr. NW. t. N. ¼ N.) fra Netleskone Fyrt. Mast over Vandet. 50° 45' ¼ N. 1° 09' W.

237. England. Lizard. Undervandsklokke midlertidig indtræget. Undervandsklokken, som ligger 1,5 Sm 180° (mistr. S. t. W. ¾ W.) fra Lizard Fyr, er indtræget paa Grund af Ertersyn. 49° 56' 18" N. 5° 12' 05" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1920. Kjøbenhavn 1912.)

238. England. Trevoise Fyr. Taagesignal gives. Ved Trevoise Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, 2 Stød hver 1 Min. 30 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2 Sek., Stød 7 Sek., Pause 1 Min. 19 Sek. 50° 33' N. 5° 02' W.

239. England. Bristol Kanal. Welsh Hook Sand. Vrag uskadeliggjort. Vraget af Sejlfartøjet Mary Ann, som var sunket ud for Welsh Hook Sand, er uskadeliggjort og almærket med røde Tønder. 51° 28' 30" N. 2° 53' 20" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1635. Kjøbenhavn 1912.)

240. Skotland. Galloway. Grammag Head. Fyr tændes. Omtrunt den 1ste Marts 1913 tændes paa Grammag Head et ubevogret, hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 6 Sek. Flamme Højde: 30 m. Lille, hvidt Taarn. 54° 40' N. 4° 58' W.

241. Irland. W. Kyst. Aaran Borne. Galway Bugt. Inisheer Island Fyr forandret. Inisheer Island hvide og røde, faste Fyr er nu forandret til et hvidt og rødt Fyr med En-Fornørkelse hver 20 Sek. Lys 10Sek., Mørke 10 Sek.

Den røde Lysvinkel lyser som tidligere over Finnis Skær. 53° 02' 40" N. 9° 31' 30" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 455. Kjøbenhavn 1911.)

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø-Kyst.

242. Nova Scotia S.-Kyst. Halifax Indsejling. Chebucto Head. Fyr forandres. Chebucto Head Fyr ombyttes uden nærmere Bekendtgørelse med et midlertidigt, hvidt Fyr med Fornørkelser.

I Løbet af 1913 vil dette midlertidige Fyr blive permanent erstattet af et hvidt Blinkfyr, der viser Fyrt-Blink. Nærmere Oplysninger følger. 44° 30' 04" N. 63° 30' 50" W.

243. Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Boston. State Ledge. Tønde udlagt. State Ledge Spirtønde Nr. 8 er udlagt paa den Plads, hvor State Ledge Lystønde 8 tidligere laa. 42° 20' 18" N. 70° 59' 55" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1340. Kjøbenhavn 1912.)

244. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Great Round Shoal Channel Lys- og Fløjtønde forandres. Omtrunt den 1ste Marts 1913 forandres Great Round Shoal Channel Lys- og Fløjtønde ved Indsejlingen til Nantucket Sund til at vise hvidt Ek-Blink hver 10 Sek. Blink 3 Sek., Mørke 7 Sek. 41° 26' 45" N. 69° 43' 22" W.

245. Forenede Stater i Nordamerika. Chesapeake Bugt. Grund. Paa det Sted, hvor Vraget af Helen Thomas laa, er der 6,5 m Vand. Et enkelt Sted blev der fundet 5,4 m Vand, 20 ½% (mistr. NE. t. N. ¾ N.) fra Kap Henry Fyr og 91° (mistr. E. ½ S.) fra Thimble Shoal Fyr. Kap Henry Fyr: 36° 55' 35" N. 76° 00' 27" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 118. Kjøbenhavn 1913.)

246. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Yocomio Floden. Horn Point. Tønde forandret. Horn Point Spirtønde Nr. 2 er ombyttet med en Spids-tønde. 38° 01' 37" N. 76° 32' 24" W.

247. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Almærkning

LX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

England:
 Afrika, west coast. — Cestos bay to Grand Butu point.
 West Indies. — Island of Grenada.
 Supplement to West India Pilot, Vol. II. 1909.

Holland:
 Lichtenlijst van Nederlandsch Oost- en West-Indië. 1913.
 Java-Zee en aangrenzende vaarwaters. Blad I. 1:1.000.000.

Norge:
 Kart over Svolvær Havn. 1:12.500. Bilag til Kart Nr. 73.
 Kart over Aakre- og Mørefjord. 1:100.000. Bilag til Kart Nr. 206.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 148. Sumatra, West Coast—Pulo Nias. Naku island—Amended details of light. Former Notice, No. 12 of 1913. — Position. On north-western side of island, at a distance of 9 1/10 cables, 275° (N. 85° W. Mag.), from the flagstaff at the village. Lat. 0° 50 1/2' N., long. 97° 20' E. — Abridged description. Lt. Fl., ev. 15 sec., 180 ft., vis. 19 m. Details: Character. A flashing white light every fifteen seconds, showing thus:

Flash, ————— eclipse.
 3 secs. ————— 12 secs.

Elevation. 180 feet. — Visibility. 19 miles, except between the bearings of 117° (S. 63° E. Mag.), and 126° (S. 54° E. Mag.), where it is obscured by Asu island. Elsewhere, when within a distance of 9 miles, the light is obscured in places by the out-lying islands. — Structure. White framework structure, 105 feet in height. — Variation. Nil. — (Notice No. 148 of 1913, dated 30th January.) — Charts affected. No. 2284, Plan of Naku anchorage. No. 2760, Acheh head to Chingkok bay. — Publications. List of Lights, Part VI, 1912, page 77. — China Sea Directory, Vol. I, 1906, page 369.

No. 137. China Sea. Billiton island—Reefs northward of. Position. Tanjung Siantu, lat. 2° 31 1/2' S., long. 107° 50 1/4' E. — Details. A recent survey has revealed the existence, northward of Billiton island of reefs. — (Notice No. 137 of 1913, dated 27th January.) — Charts affected. No. 2160, Carimata strait. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. No. 1263, China sea. — Publication. China Sea Directory, Vol. I, 1906, pages 550, 551, 552.

De private Assurandører lhm.

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

Post-Adresse: —————
 Telegram-Adresse: —————
 Private. —————
 16, Holmens Kanal. —————
 Telefon Nr. —————
 6 og 4106.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Februar 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	119 3/4 — 120	119 3/4	120
Danmark	105 1/4	106	107
Norden		116	116 1/4
Gorm		—	—
Carl	129 3/4 — 130	129 3/4	130 1/4
Dannebrog	142 3/4 — 1/2	142 1/2	142 3/4
Skjold	113	113	113 1/4
Urania	45 1/4 — 3/4	45 1/4	45 3/4
Neptun	138 1/4 — 136	136	136 1/4
Dampsk. af 1896	136 3/4 — 137 1/4	137	137 1/4
Heimdal	140 1/4 — 3/4	140 1/4	140 3/4
Østasiatiske	140 3/4 — 141	140 3/4	141
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	133 — 132 3/4	132	133 1/4
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	84 — 1/4	84	84 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort		—	—
3 1/2% uops. Stats.		88	88
3 1/2% Husejer Kreditk.		88 3/4	85 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		89 1/4	91 1/4
4% — — — 2. Serie.		93	95
4% — — — 1.		95	97
3 1/2% Østift. Kreditf.		89	91
4% — — — 7.		91 1/4	92
3 1/2% Landkreditk.		85 1/4	87 3/4
4% Østift. Kreditf.		91 1/4	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		143 3/4	145 1/4
Privatbank	112	112	112 1/4
Landmandsbank	146 1/4	146 1/2	146 3/4
Handelsbank	148 1/4	148 1/2	148 3/4
Grundtøjerbank	15 1/4	15 1/2	15 3/4
Burm. & Wain	97 3/4 — 98	97 3/4	98
Helsingørs Jærnak		114 1/4	116
Sukkertabr.	230 — 3/4	230 1/4	230 3/4
Bryggeri Aktier	208 1/4 — 1/4	208 1/4	208 3/4

Vækselkurser d. 12. Februar 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.26	18.21
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.50	—

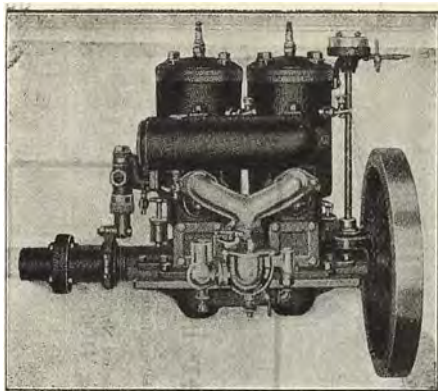
Notering paa Berlins Børs d. 11. Februar 1913.

Russiske Noter	215.70
4% Russiske Consols	89.80
3 1/2% — Boden Kredit	86.40
5% Mexikanske 1899	97.80
5% Rumænske Stats	100.00
4% — — — 1890	92.75

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

„Forenede Dampsk.“ 228,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 168,000, „Carl“ 256,000, „Dannebrog“ 370,000, „Skjold“ 164,000, „Urania“ 44,000, „Dampskib. af 1896“ 422,000, „Heimdal“ 168,000, „Gorm“ 140,000, „Neptun“ 486,000, „Dansk-russisk“ 548,000, „Østasiatisk“ 96,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Hjulmotorer til Lystbåde.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6806. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

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.

Kunstyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbaedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorlum:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.
Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

FARTØJ.

Et Fartøj paa 80—100 Tons Bæreevne, 7—8 Fod Dybgaaende, søges til fast Fart i 5 à 6 Maaneder. Bruttofragt 5—6000 Kroner. Sammesteds er en 4 Aar gammel 25 H.K. Alfa Motor meget billig til Salg. Betaling for denne kan eventuelt ske afdragsvis af ovennævnte Fragtbeløb. Henvendelse med alle nødvendige Oplysninger til

C. Langballe & Søn, Aarhus.

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 Proviinsbyer.
Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

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

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon:
Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Central 256.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparereres.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensholms Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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



**Kakerlakker-
pulver**

à 50 Øre.

**Tjæders
Insektpulver-Lager**
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

ZOOB. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til O. F. O. S.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedelderspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftfl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsprovianterling. Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører
Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen. — Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.
Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.
Telegr.-Adr.: **Heckshers.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe
Skibsmæglere, Dampskibssagenter
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

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

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

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

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
AXEL LUND Als
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

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

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventar
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

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

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af rilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

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

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



OLSKIND
Bedste Olietøj Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faas overalt.

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

Internationale Agentur for
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29
Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN
Guldmedaille 1912.
Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittsikker og enkel.
Talrige Anbefalinger foreligger.
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faae overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys - Pullerter - Rammer - Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer - Bøsninger & Stængere paa Lager.

Fabr. „SCURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik - Sløberi - Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556

LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmørende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.

Galvaniserede Smedejerns

Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.

88, West India Dock Road,

London E.

Telegrams: „Acadav“, London

og

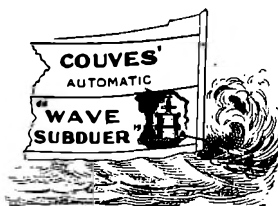
13, King Street, Liverpool.



Største
Lager.

Nr. 544.
StaalCentre.
Nr. 620.
Bronze Centre.

LÆG IKKE SKYLDEN PAA ELEMENTET
for Dækskader, Farer og Forsinkelser, men skafdem en
COUVES' AUTOMATISKE BØLGEDÆMPER!



Sunderland.
•Vi har haft 10 af vore Skibe udrustet med Couves' Bølgedæmper, og det er os en Fornøjelse at bekræfte, at de har været til stor Nytte i haardt Vejr, og Kaptajnerne roser i hvert Tilfælde højt deres Virkning.

Nautilus Steam Shipping Co. Ltd.
F. & W. Ritson.

Skriv efter illustrerede Prislister.

Eneste Fabrikant: **LOVERIDGE LTD CARDIFF.**

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Februar 1918.

20. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kæder
Higginsons selvsm. Losseshjul 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.



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


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: »Palle«
40 Kr.
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuphre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eff.
Selvtorvet 4. Telf. Bbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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



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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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

Sextanter-Kompasser

Capt. Clausens
Kontroltydemaaler
Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

Københavns Uddampnings- og
Vesterbrogade 25 **Desinfektionsanstalt.** **NIELS**
Telf. 6138 **JENSEN**
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Mobler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

Skipper.

Til at føre et større Lystfartøj — Kutter, 34 Reg. Tons — søges til Foraaret en dygtig og ædruelig Skipper. Bill. med Afskrift af Seifartspapirer, Anbefalinger og Fotograf snarest til dette Blads Kontor under Mrk. „322“.

MENGELBERGS PATENTBUREAU
Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

A/S Moss Værft, Moss, Norge**bygger og reparerer damp- og seilskibe.**

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskisafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“
Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

FARTØJ.

Et Fartøj paa 80—100 Tons Bæreevne, 7—8 Fod Dybgaaende, søges til fast Fart i 5 à 6 Maaneder. Bruttofragt 5—6000 Kroner. Sammensteds er en 4 Aar gammel 25 HK. Alfa Motor meget billig til Salg. Betaling for denne kan eventuelt ske afdragsvis af ovennævnte Fragtbetøb. Henvendelse med alle nødvendige Oplysninger til

C. Langballe & Søn, Aarhus.

DAMPSKIBSFØRER.

Til at føre en nybygget ca. 3000 Tons Damper søges en velanbefalet Fører. Pladsen tiltrædes April—Maj.

Billet mrk. „Dampskibsfører 319“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

**Remingtons**

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

Bjærch-Jensen & Co.

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

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Valg af 4 Repræsentanter til for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Sjællands Kreds at afgive Kredens Stemmer paa Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk afholdes Fredagen den 28. Februar 1913, Eftmd. Kl. 2¹/₂, paa Hotel Dania, Store Strandstræde, København.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.**Skibstømmer.**

Paa Nykøbing Sj. Havn, hvor der formentlig er gode Betingelser for en ung, dygtig Skibstømmer, og hvor der forefindes en ny opført Bedding, kan der erholdes rigelig Værkstedspads paa meget rimelige Betingelser.

Man henvende sig til Havneudvalget.

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere „Nilfisk“, Statsbanerne 5 Nilfisk, Københavns Kommune 5 Nilfisk etc. Støvsugeren „Nilfisk“ er uundværlig til Rengøring i alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kahytter m. m.

Forlang Tilbud og Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30, Tlf. København F. 8622—8655.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

RATIN

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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.



Kjøbenhavn, d. 20. Februar 1913.

Uddrag af Lloyd's Registers Skibbygningens Statistik for 1912. I det forløbne Aar er der sat i Vandet i England (indbefattet Skotland og Irland) 712 Handelsskibe med en samlet Tonnage af 1,738,514 Brutto Reg.-Tons, deraf 1,322,955 Tons til den engelske Handelsflaade, som efter Fradrag af ophuggede og solgte Skibe er forøget med c. 355,000 Brutto Reg.-Tons.

24 Procent af den byggede Tonnage var for udenlandsk Regning, nemlig: til Kolonierne 72,970 Tons, til Norge 69,006 Tons, til Tyskland 43,154 Tons, til Holland 40,678 Tons, til Spanien 31,320 Tons, til Ungarn 27,962 Tons.

24 af Dampskibene havde en Fart af over 16 Knob, 5 (alle Turbineskibe) en Fart af over 20 Knob, 8 havde Turbine og Stempel Maskiner, 10 Oljemotorer og 1 Gasmotor. 31 byggedes efter Isherwoods Patent, 18 Tankskibe, hvoraf 6 efter Isherwoods Patent. 16 af Skibene var paa over 10,000 Tons og 69 af Skibene var paa over 6,000 Tons. Skibenes Gennemsnitsstørrelse var 2,676 Tons.

Blandt de Skibe, som for Tiden er under Bygning i England, bør nævnes.

Cunard Liniens »Aquitania« paa 45,000 Tons, og to til Allan Linien hver paa 16,000 Tons, alle med Turbine Maskiner som Fremdrivningsmiddel.

Endvidere 9 Dampskibe med en Kombination af Turbine- og Stempelmaskiner, deriblandt White Star Liniens »Britannia« paa 50,000 Tons, 1 Dampskib til Holland-Amerika Linien paa 32,500 Tons og 1 Dampskib til Red Star Linien paa 27,000 Tons.

2 Skibe mellem 3,000 og 4,000 Tons forsynes med Oljemotorer. Endvidere er der 40 Tankskibe paa Stabelen. 46 Skibe bygges efter Isherwoods System, hvoraf de 31 er Tankskibe.

Udenfor England sættes 1,007 Skibe med en samlet Tonnage af 1,163,255 Brutto Reg.-Tons i Vandet.

Deraf i Tyskland 375,317 Tons, i U. S. A. 284,223 Tons, i Frankrig 110,734 Tons, i Holland 99,439 Tons, i Japan 57,755 Tons og i Norge 50,255 Tons.

Tyskland: Den Tonnage, som er sat i Vandet i det sidste Aar, fordeler sig saaledes over de forskellige Distrikter:

Ved Weseren 56 Skibe 154,101 Tons, ved Hamburg 10 Skibe 76,555 Tons, ved Flensborg og Kiel 20 Skibe 56,670 Tons, ved Lübeck og Rostock 16 Skibe 43,049 Tons, ved Stettin 16 Skibe 28,029 Tons og ved Danzig 13 Skibe 7,459 Tons.

28 Dampskibe var mellem 5,000 og 10,000 Tons, desuden sættes i Vandet »Imperator« 52,000 Tons, dette er det største hidtil byggede Skib.

5 Skibe forsynedes med Oljemotorer, deriblandt 1 Tankdamper paa 5,810 Tons samt 10 mindre Skibe.

Paa Stabelen i Tyskland er der 1 Turbinedamper paa 58,000 Tons, 1 Dampskib paa 35,000 Tons, 3 Dampskibe mellem 20,000 og 30,000 Tons samt 30 mellem 5,000 og 10,000 Tons, hvoraf 11 er Tankdampere, af hvilke igen 3 forsynes med Oljemotorer.

Tilgangen og Afgangen i samtlige Handelsflaaders Tonnage (ved Ophugning, Stranding etc.) har i de sidste 5 Aar været saaledes:

	Tilgang:	Afgang:
1912	2,901,769 Tons	680,154 Tons
1911	2,650,140 »	884,843 »
1910	1,957,853 »	947,690 »
1909	1,602,057 »	939,232 »
1908	1,833,286 »	809,292 »

Fra Archangel skriver Hr. Oscar Linden til os:

Ny Isbryder i Archangel. Archangel har som de fleste andre Havne haft sine Mangler, som dog lidt

efter lidt bliver afhjulpet. Det som har været mest savnet her er en kraftig Isbryder, og det er bekendt, hvilke Vanskeligheder Dampene har haft at kæmpe imod i den svære Is, især om Efteraaret naar Frostene begynder at vise sin Virkning paa Floden. Hvert Efteraar har saaledes en Del Dampere tvunget af Omstændighederne maattet afsejle uden at faa deres fulde Last, til stort Tab for Rederne, da de bedste Fragtraler som bekendt betales om Efteraaret. Bugserbaade, som har været kraftige nok til at slæbe Dampene ud fra Kajerne, har der nemlig heller ikke været i Archangel. For at afhjælpe dette Savn har Skibsmæglerne A. I. Anderson & Søn i disse Dage indkøbt en større, nybygget Isbryder paa c. 350 I.H.K., ved hvis Hjælp Navigationen herpaa sikkert vil kunne holdes aaben betydelig længere, end det hidtil har været Tilfældet. Den ny Isbryder og Bugserbaad er forsynet med elektrisk Lys og en kraftig Lyskaster, hvorved adskillig Tid vil kunne spares for Dampene. Tidligere har Skibene altid maattet afvente Dagslyset for at kunne forhale, men ved Hjælp af den ny Baad med Lyskasteren, vil de kunne forhale fra én Lastepiads til en anden, paa hvilken som helst Tid af Døgnet, hvad der i mange Tilfælde betyder, at minst én Dag kan indvindes. Dette vil sikkert være en behagelig Nyhed for enhver Reder, og Archangel vil visnok tage et betydeligt Opsving paa Grund af den nyanskaffede Baad. Her har ogsaa manglet en kraftig, søgaaende Bugserbaad, som kunde slæbe de store Sejlskibe tilstrækkelig langt til Søs. De er kun blevet bugseret til Ydersiden af Archangel Barre, hvor de ofte har maattet vente en Maaned paa gunstig Vind. Den ny Baad vil derimod kunne bugserer Skibene saa langt til Søs, som de maatte ønske. I Løbet af Sommeren forekommer der jo ogsaa en Del Forlis i Hvide Havet, og det viste sig i Fjor, da den 4/m. Skonnert »Daghild« forliste, at der i hele Archangel ikke fandtes en Baad, som kunde afhente de ni Mand af Skibets Besætning, som blev reddet. Disse maatte længe opholde sig paa en Halvø, til et forbisejende Skib optog dem og bragte dem til Archangel. Da nu herlil kommer, at Norsk Bjergningskompagnis kraftige Bjergningsdamper »Jason«, ligesom i sidste Sæson ogsaa vil blive stationeret i Archangel i den forestaaende Sæson, vil Sikkerheden i Hvide Havet og de derværende Havne blive betydelig større, end den har været tidligere.

Dampskibsselskabet »Hafnia«. Paa et den 14. ds afholdt Møde i Landmandsbanken vedtoges det at lade Dampskibsselskabet Hafnia, der i 1910 overtog de Dampskibsselskaberne Københavns og Unions Konkursboer tilhørende 13 Skibe, træde i Likvidation.

Samtidig stiftedes et nyt Selskab med samme Navn med det Formaal at overtage det likviderende Selskabs 11 Baade (2 Skibe er paa anden Maade bortsolgt) Disse Skibe overtages til Vurderingssummen, 3,520,000 Kr., hvorved der regnskabsmæssigt konstateres et Overskud paa 450,000 Kr. — udover den Gæld, det likviderende Selskab vil have at afvikle.

Det ny Selskab stiftedes med en Aktiekapital paa 1,800,000 Kr. — og i Henhold til det Løfte, Landmandsbanken i sin Tid afgav, vil det nævnte Overskud komme Aktionærerne i de tidligere Dampskibsselskaber København og Union til gode derved, at Aktiekapitalen paa 1,800,000 Kr. tilbydes disse til 1,350,000 Kr. — Dog kan de Aktionærer, der ikke maatte ønske at benytte sig af den dem saaledes tilkommende Tegningsret, erholde deres Aktier i København og Union indløst af Banken imod en kontant Betaling af 10 pCt. af Aktiernes Paalydende.

Det ny Selskabs Kommitterede er Fabrikejer Bjørn Stephensen, Overretssagfører E. Falk-Jensen, Direktør Emil Jensen og Ingeniør H. I. Sonne. Til Forretningsfører er valgt Firmaet P. Brown jr. & Co.

Højesteretsdom. Kjøbenhavn, den 5. Februar. Højesteret paadømte i Dag Sagen mellem Svitzers Bjergningsentreprise og Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for den engelske Dampers »Margit Groedel«s Rederi. Dommen lød paa Stadfæstelse af Sø- og Handelsrettens Dom, hvorved Bjergelønnen fastsattes til 25,000 Kr. I Sagsomkostninger skal Svitzer betale 400 Kr. (»Ritz. Bur.«)

Eftervirkninger af Titanic-Katastrofen. Som Følge af den Erfaring, der er gjort ved Titanic-Katastrofen, har De Forenede Staters Handels- og Arbejdsministerium forbudt Dampskibsselskaberne at føre private Signallanterner paa Skibene. Et lignende Forbud er ogsaa udstedt af den britiske Regering. I en Del Dampskibsselskaber har man benyttet forskelligt farvede Signallanterner, hvormed Skibe fra samme Selskab kunde hilse paa hinanden ved Forbifart. Ved de Undersøgelser, som Titanic-Ulykken har ført med sig, er det imidlertid blevet fastslaaet, at i det mindste fra én Dampers Officererne set det synkende Skibs Nødsignaler, men er ikke kommet til Hjælp, fordi de gør gældende, at de har opfattet de sete Signaler som Privatsignaler. De nævnte Forbud er derfor udstedt for at forebygge en lignende Fejltagelse i Fremtiden. Man haaber, at denne og andre Reformers vil blive underkastet en Prøvelse paa en international Conference. Afholdelsen af en saadan Conference er som bekendt blevet foreslaaet straks efter Titanic-Ulykken, og der føres fremdeles Underhandlinger mellem de søfarende Nationer derom. Konferencen menes at ville blive afholdt i London.

»Hamb. Corr.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Paa et den 14. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft vedtoges det at indstille til Generalforsamlingens Godkendelse, at der af Overskudet, Kr. 189,654.92 udbetales en Dividende af 6 pCt. eller Kr. 60,000, at Kr. 112,098.73 anvendes til Afskrivninger og Henlæggelser, og at der — efter at de statutmæssige Tantiemer er afholdt — overføres et Beløb af Kr. 499.27.

Generalforsamlingen er ansat til Tirsdag den 4. Marts Kl. 3.

Isforholdene paa de transatlantiske Dampskibsruter. London, 15. Februar. Handelsministeriet og de vigtigste transatlantiske Dampskibslinier har besluttet at udsende et Skib, der skal undersøge Isforholdene paa Skibenes Rute til Nordamerika. Der er hertil lejet en tidligere Hvalfanger »Scotia«, der vil afgaa fra Dundee i Slutningen af Februar Maaned. »Scotia« bliver udstyret med meget kraftige Marconi-apparater, saaledes at der kan vedligeholdes traadløs Forbindelse med New Foundland og Labrador. Med Skibet følger tre videnskabeligt uddannede Mænd, der skal afgive en Beretning ved Hjemkomsten. Udgifterne ved Ekspeditionen afholdes af den engelske Regering og de interesserede Dampskibsselskaber i Forening.

(Ritz. Bur.)

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 18. Februar.

Svenske Farvande.

Gefle. Søen isfri til Harnæs Havn; øvrige Havne helt lukkede.

Ørskær. I Øst tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Sandhamn. Isfri.

Strömstad. Idefjorden: Fastis, Reede holdes aaben af Isbryder.

Tyske Farvande.

Memel. Sø og Revir: Spredt Drivis.

Swinemünde: Strømmen spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Inderhavnen: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 35/1912, afsagt den 5. Juli 1912. A/S. Simonsen & Nielsen mod Dampers »Rona«s Rederi, C. K. Hansen.

Med Dampers »Rona« ankom til Citanterne, A/S. Simonsen & Nielsen, 27 Kollid Cykler fra England den 19. Marts 1912. Cyklerne var pakket i Tremmekasser og delvis omviklet med Papir, og de blev ved Rederiet C. K. Hansen's Foranstaltning af den Vognmand, disse sædvanlig benytter, kørt fra Gammelholm, hvor »Rona« lagde til, til Frihavnen, hvor de efter Konnossementet skulde leveres. Under Transporten fra Skibet til Frihavnen fik Cyklerne Regn, idet Kusken, der havde Pressenning med, ikke lagde den over Cyklerne, da Regnen begyndte kort før Ankomsten til Frihavnen. Citanterne lod straks den følgende Dag Skaden konstatere ved retlig udmeldte Mænd, og disse udtalte i deres den 23. Marts daterede Forretning, at da Skaden var af ny Dato og derfor endnu tildels kunde fjærnes, vilde de nøjes med at anslaa den til 2 Kr. pr. Cykle eller 262 Kr. paa Partiet, der bestod af 131 Cykler. Disse 262 Kr. tillige med Omkostningerne ved Skønnet, ialt Kr. 317,29 med Renter heraf og Sagens Omkostninger har Citanterne her under Sagen paastaet de Indstævnte dømt til at betale.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

»Rona« var en Rulebaad med Anløbssted ved Havnegade (Gammelholm) her i Byen. Konnossementet var skrevet paa en Blanket, efter hvis trykte Bestemmelser Kapitajnen havde Lov til at landsætte Godset ved Gammelholm, og eventuel Kørsel fra Gammelholm til Toldbod skulde ske for Modtagerens Regning og paa hans Risiko. En senere paastemplet Klausul om Godsets Viderebefordring, som begyndte saaledes:

»the goods to be forwarded to.....

at ships expense but not at her risk, the ships responsibility ceasing at Copenhagen« var udfyldt med Ordet »Frihavn« som Bestemmelsessted, og Ordene: »at ships expense but not at her risk« var overstreget. Der synes efter Proceduren at være Enighed om, at Kørslen til Frihavnen herefter skulde ske — og at den er sket — for Modtagerens Regning, men Citanterne hævder, at den er sket for Skibets Risiko, og henviser i saa Henseende navnlig til, at ikke blot Ordene: »at ships expense« men ogsaa Ordene, »but not at her risk« er overstreget. De hævder derhos, at selv om Risikoen efter Konnossementets Bestemmelser i og for sig var hos Modtageren, maatte dog almindelige Retsregler medføre, at de Indstævnte som dem, der havde besørget Transporten paa en uforsvarlig Maade, maatte erstatte Skaden.

Retten ser ikke, hvorledes Overstregningen af Ordene »but not at her risk« kan anføres til Gunst for Citanternes Paastand. Disse Ord, som er nøje knyttet til Ordene: »at ships expense« og som er indsat for at fastslaa, at selv om Transporten sker for Skibets Regning, er Risikoen dog hos Modtageren, vilde svæve fuldstændig i Luften, naar Ordene: »at ships expense« udslettedes, og maatte nødvendigvis udgaa med disse Ord. Man kan saaledes ikke slutte modsætningsvis fra Overstregningen, især ikke her, hvor Bestemmelsen i den trykte Tekst om, at Kørsel fra Gammelholm sker for Modtagerens Regning, er blevet staaende udslettet.

Skønt Konnossementet ved den skete Tilføjelse og Overstregning er blevet noget uklart, maa Retten her- efter være tilbøjelig til at forstå Konnossementet derhen, at Transporten til Frihavnen skulde ske paa Citanternes Regning. Al de Indstævnte desuagtet efter almindelige Retsregler skulde have noget Ansvar kan ikke anlages efter det Foreliggende. De Indstævnte har anmodet en Vognmand om at besørge Kørslen og kan ikke have Ansvaret for de Forsømmelser, der maatte være begaaet af en Kusk, som er ansat hos denne Vognmand.

Sagens Omkostninger vil være at ophæve.

Engelsk Søretsdom.

Den 4. November 1912 behandlede i Admiralitetsretten en Sag om en Kollision i Formosa Strædet mellem Dampskibet »Arabien«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, her, og Damperen »Cambric«, tilhørende Messrs. W. H. Cockerline & Co.

»Arabien«, der førtes af Kaptajn C. van Deurs, maaler 4,714 Brutto Reg.-Tons og 3,004 Netto Reg.-Tons, og var den 22. April f. A. Kl. 4,10 Fm. paa Rejsen fra Moji til Colombo SV. af Ocksen. Vejret var laaget med svag sydvestlig Vind og Strømmen satte SV. i. »Arabien«s Kurs var retvisende S. 47° V., og den løb en Fart af 5 à 6 Knob, stadig afgivende Taagesignaler. Paa dette Tidspunkt hørtes ét langt Stød i Fløjten fra en Damper paa Styrbords Bov, der viste sig at være »Cambric«. »Arabien«s Maskine blev straks standset, og der blev givet ét langt Stød i Fløjten som Svar; derpaa hørtes fra »Cambric« atter ét langt Stød i Fløjten, som »Arabien« atter besvarede med ét langt Stød. Kort derefter hørtes fra »Cambric« ét kort Stød i Fløjten, og dens to Toplanterner og derefter dens grønne Lanterne kom til Syne i to à tre Skibslængders Afstand, med Kurs lige mod »Arabien«s Styrbords Bov. »Arabien«s Ror blev nu beordret haardt Styrbord, og der blev givet to korte Stød i Fløjten, men »Cambric«, som først havde vist grønt Lys, viste nu rødt Lys og saa atter grønt Lys, og kom med betydelig Fart. »Arabien«s Ror blev nu støttet, og derefter lagt haardt Bagbord og Maskinerne blev beordret fuld Kraft fremad, men »Cambric« ramte dog med sin Stævn og Styrbords Bov »Arabien«s Styrbords Side lige ud for Luge Nr. 4, forarsagende betydeligt Havari.

Fra »Arabien«s Side fremhævedes det, at »Cambric« gik med for stor Fart, at den ikke standsede sine Maskiner, da den første Gang hørte »Arabien«s Fløjte foran for tværs og navigerede med Forsigtighed, at den gav Bagbords Ror, at den ikke bakkede, ikke afgav Taagesignal med det foreskrevne Mellemrum og ikke tilkendegav sine Manøvrer ved de reglementerede Fløjtesignaler.

»Cambric« er et Dampskib paa 3,403 Brutto Reg.-Tons og 2,204 Netto Reg.-Tons og var den paagældende Dag Kl. c. 3,53 om Morgenen paa Vej gennem Formosa-Strædet paa Rejsen fra Hongkong til Shanghai. Vejret var taaget nede ved Vandet men klart opad til, og »Cambric«, hvis Kurs var misvisende NØ. ¼ Ø., gjorde en Fart af omkring 4 Knob. Maskinen gik langsomt, og der blev afgivet Taagesignaler, ét langt Stød med de foreskrevne Mellemrum. Der hørtes paa dette Tidspunkt ét langt Stød i Fløjten fra et Dampskib, som viste sig at være »Arabien«. »Cambric«s Maskine blev straks standset, og den vedblev at give lange Stød i Fløjten, der blev besvaret af »Arabien«. Efter at en tre til fire lange Fløjtesignaler var udvekslet med »Arabien«, saa man om Bord i »Cambric« »Arabien«s Toplanterner i fire eller fem Skibslængders Afstand forude og overet med hinanden. »Cambric« gav saa straks ét kort Stød i Fløjten, dens Ror blev lagt haardt Bagbord, dens Maskine sat paa fuld Kraft Bak, og der blev givet tre korte Stød i Fløjten, da Maskinen begyndte at bakke. »Arabien« besvarede »Cambric«s Signal for Bagbords Ror med ét kort Stød i Fløj-

ten, men i Stedet for at give Bagbords Ror, gav den derefter to korte Stød og ændrede samtidig Kurs som for Styrbords Ror. Den kom med betydelig Hastighed og ramte »Cambric«s Stævn med sin Styrbords Side, forarsagende Havari. Kort før Kollisionen fandt Sted, kom »Arabien«s grønne Lanterne til Syne.

Man fremhævede fra »Cambric«s Side, at »Arabien« gik med for stor Hastighed, at den undlod at stoppe, da den hørte »Cambric«s Fløjte foran for tværs og derefter manøvrere med Forsigtighed, at den i det hele undlod at sagtne, stoppe eller bakke i rette Tid, og at den fejlagtig forøgede sin Hastighed og gav Styrbords Ror, undlod at lægge Roret Bagbord og at manøvrere i Overensstemmelse med de Signaler den afgav.

Retten fandt, at »Arabien« alene bar Skylden for Sammenstødet.

I Dommen hedder det bl. a., at Aarsagen til Sammenstødet skyldes, at man paa »Arabien« først saa og hørte »Cambric« c. to Minutter før Kollisionen fandt Sted, medens man paa »Cambric« paa den anden Side hørte »Arabien«s Fløjte længe før og handlede i Overensstemmelse med det man hørte og senere i Overensstemmelse med det man saa. Dette kan skyldes bedre Udkig paa »Cambric«, men kan ogsaa skyldes, at »Arabien«s Lanterner var stærkere lysende og derfor kunde ses i længere Afstand, i det paa det paagældende Tidspunkt herskende Vejr.

Da »Arabien« hørte den anden Damper, c. to Minutter før Kollisionen fandt Sted, standsede den sin Maskine, og den hørte den anden Damper give ét kort Stød i Fløjten, efter at Taagesignalerne var afgivet, hvorpaa den begik den skæbnesvangre Fejl at give Styrbords Ror, ligesom den ogsaa undlod at bakke. Den bakkede i det hele taget ikke, og Kaplajnen forklarede, at han straks havde overvejet, om han skulde bakke, men han var kommet til det Resultat, at det vilde være klogest at foretage de foran beskrevne Manøvrer. »Arabien«s Fart var dertil ikke ganske forsvarlig under de herskende Forhold. Af disse Grunde maatte »Arabien« anses for at være ansvarlig for Kollisionen.

Med Hensyn til »Cambric« mente Dommeren, at dens lagttagelser og Vurdering af Situationen var mere akkurat, fordi Kollisionen ikke var kommet den saa overraskende. Det var bleven fremhævet, at den havde givet Bagbords Ror, før den endnu havde set »Arabien«, men Dommeren var kommet til det Resultat, at en saadan Manøvre ikke var foretaget, før man paa »Cambric« havde set »Arabien«, og naar man havde det, var det ganske korrekt, at der var givet Bagbords Ror.

Af »Cambric«s Logbog fremgaar det, at dens Maskine var stoppet c. 5 Minutter før »Arabien« kom i Sigte, og at den to à tre Minutter senere blev beordret Bak.

Dommeren fandt herefter ikke, at »Cambric« havde nogen Andel i Sammenstødet.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke indtraadt Forandringer af nogen Betydning, hverken udgaaende eller hjemgaaende. La Plata er fremdeles det bedste Marked i Øjeblikket og har igen fragtet livligt til højere Rater for prompte Baade og nærmest til de samme Rater pr. Marts/April som Ugen i Forvejen. Fra Indien lader der til at skulle blive mere Begær i den nærmeste Fremtid, hvilket i saa Fald vil trække flere Baade ud i Ballast fra det østlige Middelhav. Fra Staterne er der en ret betydelig Mængde Ordre, navnlig for Kornbaade fra de nordlige Pladser. Raterne er gennemgaaende paa samme Niveau som for en Uge siden. Fra Sortehavet og Middelhavet er det smaat med Returlaster, og større Baade i det vestlige Middelhav gaar i ikke ringe Antal i Ballast til Staterne eller op til Wales. Der sluttedes sidst som følger i de forskellige Markeder:

Østern. Erts Port Pirie/Antwerpen 41/3 pr. 1.—20. April. Soyabønner fra Wladiwostock pr. Marts 37/ U. K. eller Kontinentet, 37/6 Kjøbenhavn, 38/ Stettin (6000 T. Baad). Ris fra Birma 31/ Fiume, 32/6 Donauen pr. Marts. Kurrachi/Marseille 18/ »net terms« pr. Marts. Fra Bombay til udsøgt Havn 24/ Dødvægt én, 24/6 to Lossehavne.

Sortehavet etc. Odessa, Nikolajeff eller Theodosia 9/ for Korn til Rotterdam. Kustendje/Marseille Frcs. 12½. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 9/3. Salt Eupatoria Kysten til russisk Østersøhavn 16/ à 17/. Erts Poti/Middlesbro 12/9, 500/500.

Middelhavet. Fosfat fra St. Rafael eller Toulon/Stettin 9/ à 9/3, Rotterdam 7/, Bougie/Kings Lynn 8/. Salt Torrevieja/Vestnorge c. 9/3. Trapani/Vestnorge 9/ à 9/6, Great Yarmouth 8/9 (1900). Svovl Sicilien (2 Pladser)/Neufahrwasser 8/6 (3000). Erts Grækenland/Middlesbro eller Glasgow 7/ à 7/3, Algier/Rotterdam 5/3 (5600 med 1000/1000 daglig), Carthagen/Middlesbro 6/6 à 6/9, Aguilas/Rotterdam 6/. Fra Bilbao 5/10½ Stockton, 5/ Cardiff, 5/3 Rotterdam.

Nordamerika. Korn Baltimore/Rotterdam eller Avonmouth 3/1½, Hull 3/3, Kjøbenhavn 3/4½, à 3/6. Petroleum i Kasser fra New York eller Filadelfia 29½ Cents Japan, en eller to Lossehavne, 30 Cents tre Lossehavne. Paa Netto Charter fra Golfen 21/ Danmark, Basis én Lossehavn. Tømmer fra Golfen 165/ River Plate, 122/6 to nordfranske Havne. Timecharterfragterne er nærmest uforandret fra forrige Uge.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata 27/ O. C. pr. Februar, 25/6 à 26/ pr. Marts, fra San Lorenzo Grænsen 27/6 à 28 prompt, 26/6 à 27/ pr. 1/15 Marts, c. 25/6 pr. 15. Marts/15. April, fra Bahia Blanca 28/ à 29/ pr. ppt., 27/ pr. Marts, alt med 6 d. Reduktion for direkte Havn.

Østersøen ligger fremdeles meget mal pr. prompt. For Hør fra Riga noteres Frcs. 22 til Dunkerque. Korn fra Libau eller Windau 9 d. Havrebasis til Rotterdam. 10½, à 11 d. Antwerpen, 1/0¾ à 1/1½ Rouen. En mindre Baad placeres med Sukker Rostock/London 5/6. Kortprops Windau/Grangemouth 26/ à 27/ pr. Favn, D. B. til Ghent Frcs. 27 pr. Std. For Juni/Juli Lastning er betalt Frcs. 85 til Aleksandria fra 2 Pladser i Sverig.

Kulfragterne. Fra Tyne, Blyth eller Humber 7/3 Reval, 6/6 Helsingfors (2000, April), 7/6 Norrköping (1550), 5/10½ à 6/3 dansk Provinshavn (12/1500), 7/9 Lissabon, 11/ à 11/3 Barcelona, 10/ Marseille, 11/ Genua, 11/6 Girenti (2500), 13/6 Venedig, 12/ Port Said (6000 fra Dunston), 9/6 Las Palmas. Fra Firth of Forth 6/6 Sønderborg (1300), 6/1½ Nakskov eller Bandholm (12/1300), 5/9 à 6 Kiel (2000), 8/3 Gibraltar (1800), 17/9 Rio Janeiro (4700). Fra Cardiff eller Newport 5/ à 5/6 Antwerpen, 8/3 à 8/6 Lissabon, Frcs. 10 à 11 Algier, 12½ Oran, c. 11/6 Genua, Savona eller Livorno, 10/ à 10/3 Malta, 13/3 Venedig eller Ancona, 14/3 Colombo, 10/ Dakar (2000), 9/6 à 9/9 Las Palmas, 17/6 Rio Janeiro, 16/6 River Plate. Skrevet den 18. Februar 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Foraarsbefragtning fra Nordtyskland gennemgaaende ret stille, idet der stadig stilles større Fordring til Raterne fra Skibenes Side, end Befragterne hidtil har villet betale, og umuligt er det ikke, at f. Eks. Stralsund og Rostock vil komme op paa 4½ M. for Rug; ogsaa Lübeck er fremme med nogle prompte Jern- og Gibslaster, nærmest til Danmark og noterer 4 à 4½ M. Wismar noterer pr. Marts for Rug 5 M., som forhaabentlig ogsaa kan gennemføres. Sverig noterer fra Lysekil til Stettin 4 M. Lübeck 3¾ à 4 M. Warberg skal have sluttet til Stettin 4 M.; derimod har Halmstad kun til Neufahrwasser og Hamburg 3¾ M. Carlshamn noterer ligeledes en Del Stenlaster, men til ret smaa Rater, saaledes kun 3½ M. til Stettin; Sundhavnene har stadig tilstrækkelige Godnings- og Kalkmelslaster til 15 à 16 Øre til danske Havne. Danmark har fra Provin-

serne haft enkelte Hvedelaster, saaledes er sluttet Kalundborg Vejle 15 Øre, men iøvrigt er det stille. Kjøbenhavn sluttede Hvede til Odense, Aalborg 20 Øre, Bomuldsfrøkager til Præsto 19 Øre og endnu søges nogle Skibe bl. a. flere til Bornholm.

Generalforsamlinger.

Den ny Sømandskasse

i Marstal holdt den 19. f. M. Generalforsamling. Forretningsføreren, D. Grube, oplæste det reviderede Regnskab. Indtægterne beløb sig til Kr. 2,617.82 og Udgifterne til Kr. 4,403.67. Kassen havde saaledes et Formueforbrug af Kr. 1,785.75. I Pensioner alene var der udbetalt Kr. 4,237.50.

Kassen ejede den 31. December 1912 Kr. 40,425.86. Til Bestyrelsesmedlem i Stedet for afdøde Skibsreder M. Madsen valgtes Skibsreder C. Clausen. Til Revisor valgtes Skibsfører C. H. Christensen. Det bestemtes, at Pensionen, 20 Kr., skulde blive uforandret. Kassen har 366 Medlemmer, hvoraf dog kun 58 er betalende. Der var i Aarets Løb død 8 og tilgaaet 9 Pensionister. (»ÆroAvis«.)

»Ørekassen«

i Marstal har afholdt Generalforsamling. Formanden, Toldoppebersekontrollør Wismer, fremlagde det reviderede Regnskab for 1912.

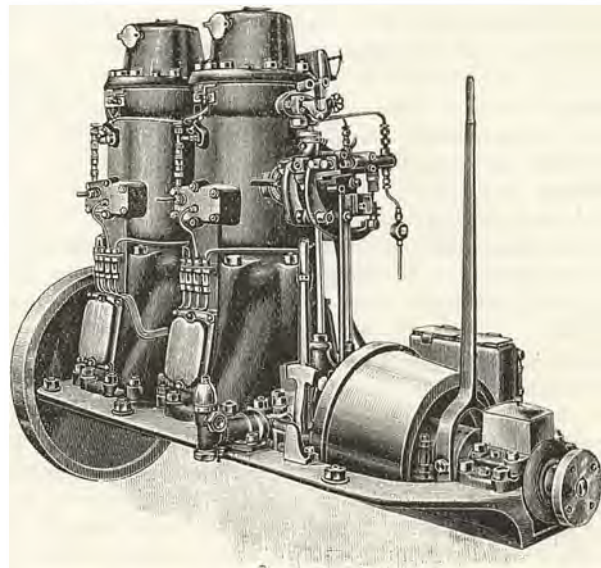
Indtægterne for 1912 andrager Kr. 1,006.19; Beholdningen fra 1911 udgør Kr. 17,450.63; ialt Kr. 18,456.82. I Aarets Løb er udbetalt i Understøttelser Kr. 655. Administrationsomkostningerne udgør Kr. 109.45; der bliver saaledes Kr. 17,692.37 at overføre til 1913.

Dampskibsselskabet »Skandia«

afholdt den 8. ds. Generalforsamling paa Hotel »Phoenix«.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede, medens den korresponderende Reder, Grosserer Erlandsen, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

(Fortsættes Side 92.)



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

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

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

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

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegniser og Beskrivelser

I. Østersøen.

257. Danmark. Moen Fyr S. Vragts Beliggenhed. Vraget af den S. for Moen Fyr sunkne Galease ligger 197° (misv. SW. t. S. ¾ S.) fra højre Kant af Moen og 138° (misv. SE. t. S.) fra Stage Dampkorsten. Mindste Dybde over Vraget er 15 m. 54° 50' (40°) N. 12° 29' (40°) E. (Kort Nr. 139, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 136. Kjøbenhavn 1913.)

258. Finland. Finske Bugt. Märketskallen. Klokketønds Beliggenhed. Den røde Klokketønde ved Märketskallen ligger paa W.-Siden af Grunden.

I Løbet af 1913 vil Klokketønden antagelig blive ombyttet med en Fløjtetønde. Märketskallen: c. 60° 19' N. 19° 06½' E.

259. Rusland. Finske Bugt. Baltisk Port. Fyrs Brændetid. De 2 hvide, faste Fyr, som staaar paa NW.- og SE.-Kajen ved Baltisk Port Havn, tændes ikke i Tiden fra 14de Maj til 28de Juli.

I den øvrige Tid af Aaret brænder de fra Solnedgang til Midnat, og fra 28de Oktober til 28de Januar desuden fra Kl. 6½ Fm. til Solopgang. Havnen: 59° 21' N. 24° 03' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2938. Kjøbenhavn 1912.)

260. Tyskland. Adler-Grund. Vraglystønde midlertidig slukket. Lystønden ved Vraget af Dampner Norden er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 54° 47½' N. 14° 21½' E.

261. Tyskland. Steitiner Haff. Papenwasser. Leitholm. Taagesignal gives. Paa begge Baakene ved Leitholm er der anbragt Klokker, med hvilke der gives Taagesignal.

1) Klokkeren paa N.-Molen giver Et-Slag hver 5 Sek., 53° 40' 33" N. 14° 31' 40" E.

2) Klokkeren paa S.-Molen giver To-Slag hver 4 Sek., 53° 40' 19" N. 14° 32' 14" E.

262. Tyskland. Jasmund. Fyrskib atter udlagt. Jasmund Fyrskib er atter udlagt. 54° 36' 00" N. 13° 41' 42" E.

Som Følge heraf gives ikke længer Taagesignal fra Stubbenkammer. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 218. Kjøbenhavn 1913.)

263. Tyskland. Wustrow. Fløjtetønds Beliggenhed. Den sorte og hvid tærnede Fløjtetønde W. for Wustrow ligger paa c. 54° 22' N. 12° 19' E. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 286.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1621. Kjøbenhavn 1912.)

264. Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort Fyr atter i Orden. Friedrichsort Fyr er atter i Orden. 54° 23½' N. 10° 11¾' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2773. Kjøbenhavn 1912.)

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

265. Danmark. Sundet. Stevns-Klint. Vrag ikke længer farligt. Vraget af Galeasen »Vilhelm«, som ligger 1. Sm 355° (misv. N. ¼ E.) fra Stevns Fyr, er sønderlaaet, saa det

2) North Channel Spiritønde 4 udlægges i c. 11 m Vand henholdsvis 318° (misv. NW. t. N. ½ N.) og 42½° (misv. NE. t. E.) fra samme Punkter.

3) Great Faun Bar Klokketønde 2 flyttes 0.12 Sm 297½° (misv. NW. ¼ W.) hen og skal kaldes North Channel Klokketønde 6. Den skal ligge i c. 11 m Vand henholdsvis 310° (misv. NW. ½ N.) og 46½° (misv. NE. t. E. ¾ E.) fra samme Punkter.

4) North Channel Spiritønde 3 udlægges i c. 10½ m Vand henholdsvis 310¾° (misv. NW. ½ N.) og 56¾° (misv. E. t. N. ¾ N.) fra samme Punkter.

5) Little Faun Bar Spiritønde 4 indruges.

6) North Channel Spiritønde 8 udlægges i c. 9 m Vand henholdsvis 292¼° (misv. NW. ¾ W.) og 69½° (misv. E. ¾ N.) fra samme Punkter.

7) Nix Mate Northvest Part Spiritønde 9 indruges.

8) North Channel Ledebæker optøres. Forbaaken er en Duc d'Albe med en Stage med en liggende Tønde paa Toppen, der staaar i 1.5 m Vand paa NW.-Enden af Nix Mate Shoal 73½° (misv. E. ¼ N.) fra Long Island Head Fyr og 141¾° (misv. SE. t. S. ½ S.) fra Deer Island Fyr. Bagbaaken er en Duc d'Albe med en Stage med en staaende Tønde paa Toppen, der staaar i 0.9 m Vand paa E.-Enden af Long Island Shoal henholdsvis 103° (misv. SE. t. E. ½ E.) og 151¼° (misv. S. ¾ E.) fra samme Punkter.

Boston Fyr: 42° 19' 41" N. 70° 53' 26" W.

268. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Occoquan. Fyr tændt. Følgende Fyr er tændt:

1) Occoquan Bay hvidt, faste Fyr Nr. 1. 38° 37' 24" N. 77° 12' 48" W.

2) Sandy Point røde, faste Fyr Nr. 2. 38° 38' 16" N. 77° 13' 04" W.

Disse 2 Fyr overet leder fra Floden til den gravede Reude.

3) Taylors Point hvide, faste Fyr Nr. 3. 38° 39' 00" N. 77° 13' 27" W.

4) Upper Mud Bar røde, faste Fyr Nr. 4. 38° 39' 24" N. 77° 13' 55" W.

5) Upper Mud Bar røde, faste Fyr Nr. 6. 38° 39' 47" N. 77° 14' 08" W.

269. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sund Indsejling. Afmærkning forandret. 1) St. Simon Range Stumplønde 11 A. er udlagt 207½° (misv. SW. t. S. ½ S.) fra Long Island højre Kant og 125½° (misv. SE. ½ E.) fra St. Simon Forfyr.

2) Channel lodret stribe Stumplønde er indtræpet.

St. Simon Forfyr: 31° 07' 55" N. 81° 23' 15" W.

280. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sund. Tønde udlagt. Jekyl Jetty Stumplønde 2 er udlagt 226½° (misv. SW. ½ W.) fra St. Simon Fyr og 175° (misv. S. ½ E.) fra Plantation Creek Bagfyr, der ligger paa 31° 08' 25" N. 81° 26' 37" W.

VII. Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

281. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Floridas Reefs. Key West. Oplysning om Baaker. Følgende Baaker er endnu ikke opført, og Opførelsen er udsat indtil videre:

1) Eastern Dry Rocks Baake Nr. 4. 24° 27' 35" N. 81° 50' 50" W.

2) Middle Ground Baake Nr. 3. Middle Ground: 24° 28' 55" N. 81° 52' 57" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 119 og 120. Kjøbenhavn 1913.)

292. Forenede Stater i Nord-Amerika. Tampa Bay. Egmont Key Fyr. Oplysning om Taagesignal. Taagehornet ved Egmont Key Fyr giver Et-Slag hver 20 Sek., Stød 5 Sek., Pause 15 Sek., som Svar paa Skibes Taagesignal. 27° 36' 04" N. 82° 45' 40" W.

293. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Choctawhatchee Bugt. Choctawhatchee River Fyr flyttet. Choctawhatchee River Fyr er flyttet til Yderenden af Molen paa S.-Siden af Indløbet til Cypress Floden. 30° 24' 20" N. 86° 07' 30" W.

294. Brasilien. Olhos d'Agua. Fyr tændt. Ved Olhos d'Agua er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek.

Flammens Højde: 54 m. Synsvidde: 19 Sm. Violefarvet Taarn. Der er 2 hvide Bygninger i Nærheden af Taarnet. Fyrets nøjagtige Beliggenhed er ikke kendt. 5° 08¾' S. 35° 31¼' W.

295. Rio de la Plata. Montevideo. Oplysning om Lystønder. Lystønderne, som ligger henholdsvis 0.33 Sm 356° (misv. N. ¾ W.) og 0.44 Sm 35° (misv. NE. t. N. ¼ N.) fra Fyret paa E.-Bølgebrøderen, viser hvidt Et-Blink og ikke, som tidligere angivet, rødt Et-Blink. Fyret paa E.-Bølgebrøderen: 34° 55' S. 56° 13¼' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2374. Kjøbenhavn 1912.)

ikke længer er farligt for Søfadsen. Admærkningen er indtaget. 53° 18' (50") N. 12° 27' (15") E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 3043. Kjøbenhavn 1912.)

266. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Taasinge SE-Kyst. Vemmes Bro. Rende afmærket. Den 2, m dybe og c. 25 m brede grævede Rende, der fører ind til Vemmeses Bro er afmærket paa følgende Maade:
Paa N.-Siden af Rendens mellem den røde Stage med 2 kosse. Nævers-grund SW., og knækket i Rendens er udlagt 3 røde Stager.
Midt imellem knækket og Broen er der paa NE-Siden af Rendens udlagt 1 rød Stage. Broens Yderende: 54° 58' (18") N. 10° 40' (50") E. (Kort Nr. 221, 238, 243 og 251. Danske Løds. Side 598. Havne-Løds. Side 144. Søm.-Port. Side 50.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2189. Kjøbenhavn 1911.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

267. Danmark. Kattegat. Tangen. Lys- og Fløjtebønde i Uorden. Tangen Lys- og Fløjtebønde viser nu hvidt, fast Lys i Stedet for hvidt Lys med En-Formkælder.

Den vil snarest blive bragt i Orden igen. 56° 39' (30") N. 10° 59' (00") E.
268. Sverrig. Kattegat. Falkenberg. Dagmærker paa Fyr. Fyrpælene til Falkenberg N-lige og S-lige Fyr har faaet en trappeformet Tavle paa Toppen. N-lige Fyr: 56° 53' 45" N. 12° 28' 20" E.

269. Danmark. Limfjorden. Thyborøn Kanal. Lystønde atter udlagt. Lystønden Thyborøn-Kanal Nr. 3 er atter udlagt. 56° 40' (30") N. 8° 16' (53") E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 177. Kjøbenhavn 1913.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

270. Tyskland. Eider Galliot Fyr- og Lodsskib udlagt og flyttet. Eider Galliot Fyr- og Lodsskib er udlagt, det ligger e. 800 NW-ligere end før.

Dets nøjagtige Plads vil blive nærmere bekendtgjort. Fyrskibets tidligere Plads: e. 54° 14' N. 8° 37' E. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 99. Kjøbenhavn 1913.)
271. Tyskland. Elben. Mittelgrund SE. Forsøgslystønde indtaget. Den røde Lystønde, som viste hvidt Lys med Formørkelses- og søm til Forsøg var udlagt e. 200 m 180° (mstv. S. 1. W.) fra Mittelgrund E-lige Tønde med Kors, er indtaget. 53° 55' N. 8° 40' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1912. Kjøbenhavn 1912.)

272. Tyskland. Jade. Forsøgslystønde udlagt. Afmærkning forandret. A. En Forsøgslystønde, som det er farligt at tage op eller slæbe med sig, er udlagt 300 à 400 m SWS-lige for Tønde H i Aussenjade.
Den er afmærket med en rød Ankerbøjle. Tønde H: 53° 47½' N. 8° 04½' E.

B. Ved Udlægningen af Sommermærkningen sker følgende Forandringer ved Admærkningen i Aussenjade:
1) Spirbønde L skal flyttes til 53° 44' 25" N. 8° 02' 42" E. og Spirbønde M til 53° 43' 14" N. 8° 02' 54" E.

2) Den rød og sort stribeede pæreformede Spirbønde med sort trekantet Flag, som er mærket Længe, indtages.
273. Tyskland. Wasser. Wremertiel. Fyr forandret. Wremertiel Fyr er nu et hvidt og rødt, fast Fyr. Lysel er:

1. rødt i Pøjlinger fra 5° til 25°;
2. hvidt i — 25° - 50°;
3. rødt i — 50° - 70°;

53° 38' 59" N. 8° 29' 57" E.

274. Tyskland. Borkum-Hif. Fyrskib WSW. Vrag. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Damperen »Christiana« efter en Kollision med Damperen »Galata« sunket 247° (mstv. W. 7½ S.) fra Borkum-Hif Fyrskib.

Mastene er e. 1 m. over Vandet. Fyrskibet: 53° 46' N. 6° 04' E.

275. Holland. Zaegat van Terschelling. Viereede Fyrskib forandret. Viereede Fyrskib er forandret til at vise 2 røde, faste Fyr ved Siden af hinanden paa Fortoppen med en Afstand af 3 m mellem Fyrene. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 4 Sm. Desuden fører Fyrskibet en hvid Ankerlanteerne forude. Synsvide: 4 Sm.

Nær Fyrskibet er drevet fra Station, fører det 1 rødt Fyr paa Fortoppen, 12 m over Vandet, og 1 rødt Fyr agter, 3 m over Vandet; den vandrette Afstand mellem Fyrene er 18 m.

Fyrskibet: 53° 17' N. 5° 09' E.

276. Belgien. Blankenberghe. Taagsignal gives. Fra det E-lige Havneborved ved Blankenberghe gives nu Taagsignal med Klokke, To-Slag hver 15 Sek., Slag, Pause 3 Sek., Slag, Pause e. 12 Sek., 51° 18' N. 3° 06' E. (Kort Nr. 180.)

277. Frankrig. Dunkerque. Lystønde ombyttet med Tønde. Break Bank sorte Lystønde Nr. 7 er ombyttet med en sort Spindstønde Nr. 7 med Cylinder. 51° 04' 00" N. 2° 15' 02" E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 147. Kjøbenhavn 1913.)

278. England. Themsens. Spile. Vrag afmærket. Lægteren »The Sisters« er sunket tæt ved East Spile Tønde.

En grøn Tønde mærket »Wreck« er udlagt i 4,5 m Vand e. 30 m N. for Vraget, 0,5 Sm 213° (mstv. SW. ½ W.) fra East Spile Tønde og 297° (mstv. NW. ½ W.) fra Middle Ground Baake. Mast og Spryd er over Vandet. 51° 27' N. 0° 57' E.

279. England. Thomsen. Lower Hope Reach. Shornmead. Fyr tændes. Omtrænt den 9de April 1913 tændes ved Shornmead i Lower Hope Reach et hvidt og rødt Fyr med Bh-Før-mærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek.

Lysel er hvidt i Pøjlinger fra 85° til 203°, i øvrigt rødt. Flammens Højde: 12 m. Rødt, 15 m højt Taarn. Lower Hope Reach: 51° 29' N. 0° 27' E.

280. England. Would Fyrskib. Taagsignal forandret. Omtrænt den 8de Maj 1913 forandres Taagsignaler med Horn fra Would Fyrskib til Et-Stød hver 1 Min., Stød, 4 Sek., Pause 56 Sek., 52° 50' N. 1° 48' E.

281. England. Under Dowsing. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjtebønde. Midt Under Dowsing Lystønde er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lys- og Fløjtebønde, der ligger i e. 22 m Vand ved Springtidss Lavvande, og som viser hvidt Lys med To-Formørkelses hver 10 Sek., 53° 26' 00" N. 1° 06' 30" E. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 3022. Kjøbenhavn 1912.)

282. Skotland. Dundee. Beacon Rock Fyr midlertidig slukket. Tønde udlagt. Beacon Rock Fyrbanke er bortført ved Paasejuling.
Indtil Fyret atter tændes, er en Tønde udlagt ved Skærret. 56° 27½' N. 2° 57' W.

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

283. England. Brixham. Oplysning om Bølgebryder. Victoria Bølgebryder ved Brixham Havn, som er under Forlængelse, skal have en Længde af ½ Sm.

De 2 røde Fyr (det ene lodret over det andet) vises nu fra en Due d'Albe ved Yderenden af Forlængelsen. Man maa ikke passere S. om denne Due d'Albe. 54° 50' N. 3° 30½' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1240. Kjøbenhavn 1910.)

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø-Kyst.

284. Atlanterhavet. Biskajiske Bugt. Vrag. Den 5te Februar 1913 er et c. 30 m langt, nedop overfladt Vrag observeret paa 46° 40' N. 7° 04' W.

285. Frankrig. Gironde. N. du Platin de Grave. Lystønde flyttet. Den nyfundne 2, m Grund ligger 140 m N. for den nyfundne 3, m Grund.
Den røde Lystønde N. du Platin de Grave Nr. 12, der viser hvidt, fast Lys, er flyttet og ligger paa 43° 35' 58" N. 1° 04' 23" W. ved 2, m Grunden. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 3680. Kjøbenhavn 1912.)

286. Afrika. Swakopmund og Lüderitzbucht. Radiotelegraphstations Beliggenhed. 1) Swakopmund Radiotelegraphstation ligger paa 29° 41' 07" S. 14° 31' 29" E.
2) Lüderitzbucht Radiotelegraphstation ligger paa 26° 38' 45" S. 15° 10' 03" E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1452 og 2067. Kjøbenhavn 1912.)

287. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. North Channel. Afmærkning forandret. Omtrænt den 15de Marts 1913 sker følgende Forandringer i Admærkningen af North Channel:

1) North Channel Spindstønde 2 udlægges i e. 13 m Vand 334½° (mstv. N. t. W.) fra Boston Fyr og 40¾° (mstv. NE. 7½ E.) fra Deer Island Fyr.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

296. Frankrig, Iles d'Hyères. Skydning. Der afholdes Skydevælsener i Farvandet ved Iles d'Hyères. Den farlige Zone begrænses mod N. af Kysten; mod E. af Meridianen gennem Titan Fyr; mod W. af Meridianen gennem Sicé Senafor; mod S. af Bredeparallelen paa 42° 50' N. Under Skydningen er et rødt Flag hejst ved Senaforstationerne Porquerolles, Giens, Titan og Révat samt paa Pointe des Médès. Oplysning om Natskydning beholdes hos Les Administrateurs des quartiers maritimes i Marseille, La Ciotat, Toulon, Saint-Tropez, Cannes, Antibes og Nice. Da Oversigten over Skydepladsen er særlig vanskelig, advares Skibe mod at komme ind i den farlige Zone. De skydende Skibe fører foruden de reglementerede Lanterner en rød Lanterne paa Mastetoppen. Saavidt muligt er der posteret 2 Torpedobaadjaegerer ved den farlige Zone. Maalene fører ingen Lanterne, hvad enten de slæbes, driver eller er opankrede. Slæbedamperne fører reglementerede Lanterner og bruger en 2000 m lang Slæber. Man skal gaa mindst 3 Sm agten om Slæbedamperne. Titan Fyr: 43° 02' N., 6° 30' E.

297. Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Fyr ombyttet. Det hvide, faste Fyr paa Pezzo Pynt er slukket. Paa Stranden S. for det gamle Fyr er tændt et hvidt Fyr med To-Formørkelses-Flammens Højde: 12 m. Lysvæne: 12 Sm. 6. 38° 13' N., 15° 35' E.

298. Italien E.-Kyst. Mola di Bari. Fyr tændt. Paa Molehovedet ved Mola di Bari Havn tændes om kort Tid et grønt Fyr med En-Formørkelses lyser 7. Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2. Sek. Det nuværende røde, faste Fyr paa Molehovedet vedbliver at brænde indtil videre. 41° 03' 38" N., 17° 05' 51" E.

299. Italien E.-Kyst. Porto-canale di Fano. Fyr tændt. Ved Ydereinden af Forlængelsesarbejderne ved E.-Molen ved Indløbet til Porto-canale di Fano er tændt et rødt, fast Fyr c. 32 m uden for det hidtidige røde, faste Fyr, der staar paa 43° 51' 07" N., 13° 00' 59" E.

300. Grækenland og Tyrkiet. Fyr midlertidig slukket. Den græske Regering har meddelt, at Fyrene paa den græske Kyst ved joniske Hav, E.-Kysten af Grækenland, paa den kykladiske W.-Kysten af Lilleasien, er slukket indtil videre.

301. Rusland. Kertsch-Jenikale Stræde. Ledsfyr tændt. Paa Landtungen Tschuschka er tændt 2 røde, faste Fyr, som holdt overet i Pejling 194½" (mils. S. t. W. ½ W.), leder gennem den N.-lige Del af Kertsch-Jenikale Kanalen. Bagfyret har en Flammehøjde paa 20 m og staar paa 45° 18' 35" N., 36° 38' 28" E. Forfyret har en Flammehøjde paa 16 m og staar paa 45° 19' 10" N., 36° 38' 41" E.

302. Rusland. Sorte Hav. Kobulety (Tschoruk Su). Oplysning om Fyr. Det hvide, faste Fyr ved Landshyden Kobulety, c. 10 Sm N. for Batum, er skærmet saaledes, at det ikke er synligt fra Soen, c. 41° 48' N., 41° 46' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1884. Kjøbenhavn 1912.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 191. Portuguese East Africa—Beira Approach. Portella channel—Alterations in buoyage. (1) Fairway buoy: Position, Lat. 20° 0' S., long. 34° 59' E. Alteration. This buoy (black and white horizontal stripes) is now a light-buoy, and exhibits a fixed white light. (2) Buoy No. 2: Position. On eastern side of channel, at a distance of about 3½ miles, northward, from the Fairway buoy. Alteration. The light shown from this buoy has been altered from fixed white to fixed red. (Notice No. 191 of 1913, dated 8th February.)

Charts affected. No. 1003, Beira harbour (2). No. 648, Delagoa bay to River Zambesi. Publication. Africa Pilot, Part III., 1905, page 225; Revised Supplement, 1911.

No. 181. China—Kwang Tung Peninsula. Liau ti shan promontory—Occasional fog-signal established. Position. At lighthouse. Lat. 38° 43' 4" N., long. 121° 7' 4" E. Description. A gun fired once in answer to a vessel's fog-signal; should the signal continue to be heard, the gun will be fired at intervals of seven minutes. (Notice No. 181 of 1913, dated 6th February.)

Charts affected. No. 1798, Kinchan to Terminal head, No. 1392, Pe chili strait, No. 1256, Pe chili and Liau tung gulfs, No. 1262, Hongkong to the Gulf of Liau tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, No. 886. China Sea Directory, Vol. III., 1904, page 594; Revised Supplement, 1910. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 543 (in press).

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Februar 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	120—119 ⁹ / ₄	119 ⁹ / ₄	120
Danmark	105— ¹ / ₂	105 ¹ / ₂	106
Norden	114 ¹ / ₂ — ³ / ₄	114 ¹ / ₂	115
Gorm	—	—	—
Carl	128— ¹ / ₄	127 ³ / ₄	128
Dannebrog	141 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	141 ¹ / ₄	141 ¹ / ₂
Skjold	111 ¹ / ₂ — ³ / ₄	111 ¹ / ₂	112
Urania	44 ³ / ₄ — ⁴⁵ / ₄	44 ³ / ₄	45
Neptun	136 ³ / ₄ — ¹ / ₂	136 ³ / ₄	136 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	137 ¹ / ₂ — ³ / ₄	137 ¹ / ₂	137 ³ / ₄
Hejmdal	139 ¹ / ₂ — ³ / ₄	139 ¹ / ₂	140
Østasiatiske	140	140	140 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	130—	129 ⁹ / ₄	130
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Førene Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	86— ¹ / ₂	86	86 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	86	87
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	83 ¹ / ₂	83 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — — 2. Serie	—	93	95
4% — — — 1.	95	94 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89	89 ³ / ₄
4% — — — 6.	—	91 ¹ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	85 ³ / ₄	87 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	—	91 ¹ / ₂	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	143 ³ / ₄ — ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Privatbank	111	111	111 ¹ / ₄
Landmandsbank	146 ¹ / ₄	146 ¹ / ₄	146 ¹ / ₂
Handelsbank	—	147 ³ / ₄	148
Grundejerbank	—	15	16
Burm. & Wain	96— ¹ / ₄	96	96 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnak	110 ³ / ₄ — ¹ / ₂	110	110 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	229 ¹ / ₂ —229	229	229 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	204 ¹ / ₂	204 ¹ / ₂	205

Vekselkurs d. 19. Februar 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.27	18.22
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Februar 1913.	
Russiske Noter	215.70
4% Russiske Consols	99.00
3 ¹⁰ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.90
5% Rumænske Stats	99.80
4% — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Førene Dampsk.“ 352,000, „Danmark“ 32,000, „Norden“ 28,000, „Carl“ 192,000, „Dannebrog“ 100,000, „Skjold“ 112,000, „Urania“ 60,000, „Dampskib. af 1896“ 100,000, „Hejmdal“ 20,000, „Gorm“ 108,000, „Neptun“ 76,000, „Dansk-russisk“ 496,000, „Østasiatisk“ 116,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

No. 104. China—Kwang Tung Peninsula. Dairen ko—Light established; Light-buoy withdrawn. (1) Light established: Position. On eastern extremity of northern breakwater. Lat. $38^{\circ} 56\frac{1}{4}'$ N., long. $121^{\circ} 40'$ E. Abridged description. Lt. F. Red., 34 ft., vis. 8 m. (U.). Details: Character. A fixed red light. Elevation. 34 feet. Visibility. 8 miles. Structure. Red stone tower, 29 feet in height. Remarks. The light is unwatched. (2) Light-buoy withdrawn: Position. Off eastern end of northern breakwater, at a distance of $6\frac{1}{4}$ cables. 72° (N. 77° E. Mag.), from the storm-signal station on West pier. Description. A red cylindrical light-buoy, exhibiting a white flashing light. Variation. 5° W. (Notice No. 184 of 1913, dated 7th February.)

Charts affected. No. 3694, Dairen wan. No. 1798, Kinehan to Terminal head. No. 1256, Pe chili and Liau tung gulf (1). Publications. List of Lights, Part VI. 1912, page 163. China Sea Directory, Vol. III, 1904, page 588; Revised Supplement, 1910. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 556 (in press).

No. 105. China, East Coast—Kyan Chan Bay. Yu nui san—Alteration in fog-signal. Position. At lighthouse. Lat. $36^{\circ} 2\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ E. Alteration. The bell, sounded only in answer to a vessel's signals, has been replaced by a siren, worked by electricity, giving two blasts every minute, thus:

Blast.	silent.	blast.	silent.
12 secs.	8 secs.	12 secs.	28 secs.

(Notice No. 185 of 1913, dated 7th February.)

Charts affected. No. 857, Kyan chan bay. No. 1256, Kyan chan bay to Lia chan bay. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, No. 862. China Sea Directory, Vol. III, 1904, page 529; Revised Supplement, 1910. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 414 (in press).

No. 176. Japan—Tsu Shima. Mitsu shima light—Alteration in character. Position. Lat. $34^{\circ} 43\frac{1}{2}'$ N., long. $129^{\circ} 26\frac{1}{2}'$ E. Abridged description of new light. Lt. Fl., ev. 3 sec., 52 ft., vis. 12 m. Details. The fixed white light has been replaced by a flashing white light every three seconds, having a visibility of 12 miles. Remarks. The new light has a power of 250 candles; the remaining details are similar to those of the former light. (Notice No. 176 of 1913, dated 6th February.)

Charts affected. No. 2385, Tsu shima. No. 3366, Fusan harbour to Port Hamilton. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 358, Western coast of Kiusiu and Nippon. No. 2347, Nippon, Kiusiu, Shikoku, &c. No. 781, Pacific, north-west sheet. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1912, No. 987. Japan, Korea, &c., 1904, page 124.

Det forløbne, usædvanlige Aar har været overordentlig tilfredsstillende for Selskabet. Bruttofortjenesten har udgjort c. 38 pCt. af Aktiekapitalen, Nettofortjenesten c. 31 pCt. Herved er desuden at bemærke, at alle Udgifter til Havarier og Reparationer, ligesom tidligere, er afholdt af Driften, som ligeledes har båret Udgifterne ved to Skibes første Survey.

For Selskabets Status' Vedkommende er der Anledning til at fremhæve, at vore ny velholdte Skibe er indkøbt ganske overordentlig billigt, og derfor i Markedsværdi faktisk overstiger den bogførte Anskaffelsesværdi. Dernæst skal jeg pege paa den Omstændighed, at der i de foregaaende, mindre gode Aar intet er forsømt hvad betryggende Henlæggelser angaar. Reservefondet, som er opstaaet ved aarlig Henlæggelse af mellem 5 og 6 pCt. af Skibenes Anskaffelsessummer, er ikke blevet berørt i Aarets Løb. Ved de foreslaaede Henlæggelser, Kr. 138,066, vil det forøges til c. Kr. 320,000 (c. 32 pCt. af Skibenes bogførte Anskaffelsesværdi), og vil saaledes svare til en gennemsnitlig aarlig Henlæggelse af c. 8 pCt.

Selskabet har været i Stand til at give Udbytte hvert Aar siden dets Stiftelse, og med det i Aar foreslaaede Udbytte, 12 pCt., bliver det gennemsnitlige Udbytte i de 7 Aar, Selskabet har eksisteret, 8,1 pCt.

Med Hensyn til det indeværende Driftsaar, som er begyndt lovende, finder jeg kun Anledning til at bemærke, at Bestyrelsen — som antydet — mener, at Tonnagen bør suppleres med et Skib, og derfor paatænker at lade et saadant bygge, hvis Forholdene iøvrigt taler derfor.

For Regnskabet, der udviser et Driftsoverskud paa Kr. 274,388 og et Nettooverskud paa Kr. 227,332, gaves Decharge, hvorefter Grosserer Hannibal Beck genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Sønderho Understøttelsesforening

afholdt den 15. ds. Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn Hans J. Thomsen, oplæste det reviderede Aarsregnskab, som godkendtes.

Regnskabet, som balancerer med Kr. 5,401.10, udviser, at Foreningen har godt 100 Medlemmer, og at der til 22 trængende Medlemmer er udbetalt Understøttelse, ialt Kr. 466.

Foreningens Formue er Kr. 10,599.06, mod Kr. 10,576.95 forrige Aar.

Til Bestyrelse valgtes fhv. Styrmand N. H. Thøgersen, Kaptajn Hans Sonnebønsen og Hustru og Styrmand Niels J.

Thomsens Hustru. Det er første Gang, der i denne Forening er valgt Kvinder ind i Bestyrelsen.

Havarier og Forlis.

Roumton, engl. Dpsk., der efter Grundstøding ved Hyllekrog blev bragt flot, er ankommet til Kjøbenhavn.

Spigerborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der har været grundstødt ved Pjaltring, er bragt flot af Svitzers og er nu ankommet til Kjøbenhavn.

Odesa, Dpsk. af Liban, der har været grundstødt ved Hasle, er bleven bragt flot af Svitzers.

Cremona, engl. Dpsk., der var strandet ved Gjedser, er bragt flot af Svitzers efter at en Del af Lasten var losset i Lægtere.

Ask, Dpsk. af Randers, har paa Rejsen fra Burntisland til Liban været i Kollision med Fiskedpsk. »Harwich«, der sank, men hvis Besætning blev reddet. »Ask« fik en Del Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Krusen« af Thuro er i Folge »Lgl. Flkbl.« solgt til et Rederi i Wiborg i Finland for Kr. 16,000. Sælgeren skal betale Udgifterne ved forestaaende Klassifikation. »Krusen« er bygget 1889 paa Bygmester Boms Værft paa Thuro og maaler 144 Brutto Reg-Tons.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Skonnert »Martin« af Nykøbing, 118 Reg-Tons og 200 Tons dw., bygget Odense 1886, til Finland for c. Kr. 6,500.

Skonnert »Emilie« af Marstal, 84 Reg-Tons og 172 Tons dw.,

(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 Uddykning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagt Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforudsæn. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Brædde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation. en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen , ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen , 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangenafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jernskibs- 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, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 ¹ / ₄ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton. samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissensnære Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thybøen-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: 1 Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingssplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 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 Mellems 80 og 150 B. R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da 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, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6/4, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

bygget Marstal 1876, Klasse 3.3.1.1. til 1914 til Kaptajn A. Petersson, Halmstad for Kr. 7,500.

Skonnert »Uranus« af Marstal, 59 Reg.-Tons og 155 Tons dw., bygget Ystad 1911, Klasse 3.3.1.1. til 1915, til Kaptajn N. Sveinsson, Sølvesborg, for Kr. 19,000.

Skonnert »Hinrich Wilhelm« af Noorege Holsten, 39 Reg.-Tons og 105 Tons dw., bygget Anclam 1900, Klasse A. 1. til 1918, til Kaptajn Albin Olofsson, Norrvik, for e. Kr. 9,000.

Gennem Skibsmæglerfirmaet Utzon & Stegmann, Aalborg, er i disse Dage Skonnert »National« af Bandholm, bygget Bandholm 1899, 48 Reg.-Tons, 105 Tons dw., Klasse 3/3.1.1., solgt til Kaptajn N. C. Jensen i Aggersund.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schubert, ank. her 17./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 18./2. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 14./2. — Anglo Dane, Pape, ank. Stettin 19./2. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 16./2. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 14./2. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnehead 4./2. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 14./2. — Aurora, Gommesen, ank. Pillau 12./2. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. her 17./2. — Beira, Lunge, afg. Antwerpen 15./2. — Bergenhus, Meyer, afg. Arcudal 15./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 6./2. — Chr. Broberg, Henriksen, afg. Neapel 18./2. — Christian IX, Holm, ank. her 17./2. — Christianssund, Andresen, ank. her 15./2. — Dagmar, Bogvad, ank. Reval 9./2. — Douro, Sørensen, afg. Bordeaux 16./2. — Esbjerg, Struøve, afg. herfra 18./2. — Florida, Andersen, ank. New York 17./2. — Garonne, Kromann, afg. her 15./2. — Hellig Olav, Holst, ank. her 16./2. — Hjelm, Andersen, ank. her 17./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 16./2. — Jolantha, Kyllsbech, afg. her 18./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 13./2. — Kentucky, Andresen, ank. Baltimore 18./2. — Kiev, Tønnesen, afg. Rotterdam 15./2. — Loire, Craiguon, ank. Bordeaux 1./2. — Louise, Larsen, ank. Aalborg 18./2. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 7./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Newcastle 16./2. — Minsk, Harder, ank. Pillau 16./2. — Morsø, Nellesmann, ank. Lissabon 15./2. — Nicolai II, Jørgensen, afg. New York 18./2. — Nordjylland, Søberg, afg. herfra 15./2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 17./2. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel 17./2. — Oscar II, Hempel, ank. her 19./2. — Pennsylvania, Lissner, ank. Newcastle 16./2. — Perm, Gotthardt, ank. London 17./2. — Pregel, Iversen, afg. her 18./2. — Saga, Hansen, ank. her 15./2. — Saxo, Müller, ank. London 17./2. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3./2. — Texas, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 16./2. — Thyra, Dam, pass. Holtenu 18./2. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 18./2. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 14./2. — Tula, Therkildsen, pass. Brunshüttel 18./2. — Tyr, Thaning, afg. her 18./2. — United States, Gottsche, afg. Kristianssand 8./2. — Viking, Tramp, ank. Trondhjem 18./2.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. West Hartlepool 14./2. — Amalienborg ank. Korsør 12./2. — Brattingsborg afg. Newcastle 7./2. — Børglum, ank. Cardiff 7./2. — Dansborg pass. Gibraltar 16./2. — Elsborg afg. Kalundborg 14./2. — Esrom afg. Hull 14./2. — Flynderborg ank. Windau 16./2. — Frederiksberg ank. Cardiff 16./2. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 16./2. — Gurte afg. Norfolk 8./2. — Hammershus afg. North Shields 28./1. — Harrildsborg afg. Memel 15./2. — Hundborg ank. Middlesbro 16./2. — Høneborg ank. Kjøbenhavn 4./2. — Jelling ank. Havanna 7./2. — Jømsborg ank. Livorno 11./2. — Jungshoved pass. Port Said 15./2. — Jægersborg afg. Korsør 16./2. — Kallundborg ank. Trapani 10./2. — Kalø, ank. Cardiff 16./2. — Klampenborg

pass. Gibraltar 15./2. — Kronborg ank. Middlesbro 15./2. — Lejre afg. New York 30./1. — Marselisborg ank. Aalborg 17./2. — Næsborg afg. Dunkerque 15./2. — Randelsborg afg. Methil 13./2. — Silkeborg ank. Kristianssand 13./2. — Skanderborg pass. Pernis 16./2. — Skjoldborg ank. Bougie 15./2. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 15./2. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 15./2. — Stegelborg ank. Libau 10./2. — Stjerneborg afg. Nice 14./2. — Søborg afg. Huelva 15./2. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 17./2. — Ulfssborg afg. Garrucha 13./2. — Uranienborg ank. Dunkerque 16./2. — Vordingborg ank. Rouen 16./2. — Ørkild ank. Huelva 14./2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 12./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Manchester 15./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Reval 17./2. til Libau. — Russ, Petersen, ank. San Lorenzo 13./2. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Norresundby 12./2. — Excellence Pleske, Tannehek, ank. Svølvær 16./2. — Michal Ontchoukoff, Harhoc, ank. Buenos Aires 28./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Santa Fe 15./2. til Amsterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 23./1. til Rosario. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Rosario 25./1. til Malmö. — Nawa, Dahl, ank. Bahia Blanca 26./1.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Nørre-Sundby 18./2. udg. — Samui afg. Genua 12./2. udg. — Bandon pass. Perim 14./2. hjeing. — Pangan afg. Anwerpen 15./2. udg. — Julandia pass. Perim 10./2. udg. — Selandia ank. Bangkok 10./2. udg. — Indien pass. Ushant 15./2. udg. — Tranquebar afg. Shanghai 18./2. udg. — Chumpon ank. Durban 13./2. udg. — Rino ank. Kjøbenhavn 11./2. — Arabien afg. Coronel 27./1. hjeing. — Cathay ank. Stettin 16./2. hjeing.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 8./2. udg. — St. Croix ank. Rotterdam 15./2. hjeing. — St. Jan afg. Paramaribo 10./2. hjeing.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 15./2. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland 12./2. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gjedser 15./2.

Torm. Gudrun, Sonneisen, ank. Palermo 14./2. — Sara, Jensen, ank. Burntisland 15./2. — Helene, Sørensen, ank. Lübeck 15./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Newport 12./2. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 16./2. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjøbenhavn 16./2. — Estrid, Hansen, ank. Aalborg 18./2. — Agnete, Dam, afg. Methil 17./2. — Gunhild, Hansen, ank. Kolding 18./2. — Hermia, Farup, ank. Helsingborg 26./2. — Alice, Jørgensen, afg. Esbjerg 18./2.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk, pass. Ushant 9./2. — Chassie Mærsk afg. Barry 4./2. — Eleonora Mærsk pass. Sagres 13./2. — Laura Mærsk pass. Teneriffa 28./1. — Lexa Mærsk ank. Rotterdam 13./2. — Peter Mærsk afg. Bayonne 13./2. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 9./2. — Sally Mærsk pass. Dunnehead 28./1.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. St. Vincent 9./2. — London, Bom, ank. Tripolis 11./2. — Paris, Tholander, ank. Helsingør 26./1. — Bryssel, Kaas, ank. Marseille 12./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Port of Spain 14./2. — Wien, Beck-Hansen, afg. St. Thomas 12./2. til Pernambuco. — Roma, v. Thun, afg. Swansea 5./2. til Catania.

Dansk Rederiaktieselskab. Nordpol, Holst, ank. Libau 11./2.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 16./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Hammershus 19./2. — Svend, Schmidt, ank. Randers 17./2. — Urania, Clausen, pass. Dungeness 15./2.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Methil 15./2. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Immingham 18./2. — Holland, Poulsen, ank. Rotterdam 18./2. — England, Andersen, ank. Frederikshavn 15./2.

A/S. Rødby Havn. Freja ank. Stockton o. Tees 17./2.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Bandholm 12./2.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Rügenwalde 15./2. — Energi, Jensen, ank. Aalborg 17./2.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, ank. Malaga 17./2. — Nora, Lauritsen, ank. Boness 18./2. — Nancy, Petersen, ank. Methil 18./2. — Cito, Jepsen, ank. Gandia 16./2. — Inger, Schiff, ank. Westervik 17./2. — Thyra, Jessen, ank. Santander 16./2. — Dagmar, Skou, afg. Salobrena 16./2. til Castellon. — Hebe, Gregersen, ank. Newcastle 16./2. — Polly, Mathiasen, ank. Vinaroz 16./2. — Bodil, Jensen, ank. Saffi 15./2. — Nordsoen, Gram, afg. Gandia 15./2. til London. — Marie, Nielsen, afg. Amsterdam 15./2. til Santander. — Ellen, Hansen, ank. Swansea 15./2. — Karla, Mikkelsen, ank. Ilanelly 15./2. — Olga, Christensen, ank. Hamburg 14./2. — Ulla, Hansen, pass. Gibraltar 14./2. for London. — Fylla, Brinch, ank. Mazarron 14./2. — Nautik, Nielsen, ank. Hamburg 12./2. — Nexos pass. Gibraltar 13./2. for London.

Sejlskibe.

Rønne. Veset, Kofoed, ank. Colberg 15./2. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Odense 15./2.

Svendborg. Frits Emil, Nielsen, ank. Faaborg 12./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kappeln 12./2. — Ludvig, Brandt, ank. Leith 13./2. — Clytia, Jensen, ank. Rochester 15./2. — Neptunus, Nielsen, ank. Wemyss 17./2. — Erhardt, Larsen, ank. Plymouth 17./2. — Anna, Fisker, ank. Svendborg 17./2. — Apollo, Nielsen, ank. Svendborg 17./2. — Erik, Hansen, ank. Pornic 17./2. — Rossing, Larsen, ank. Inverkeeting 17./2. — Primula, Jørgensen, ank. Pontrioux 16./2. — Ane, Jørgensen,

ank. Aarhus 17./2. — Vera, Jensen, ank. Doubarnez 17./2. — Aitha, Hansen, ank. London 17./2. — Gæa, Petersen, ank. Ghent 17./2. — Zenitha, Jensen, ank. Wemyss 18./2. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Concarneau 18./2. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 17./2. — Cathrine, Hansen, ank. Rudkøbing 18./2. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Fowey 18./2. — Lyo, Jensen, ank. Kirekaldy 18./2. — Brødrene, Jørgensen, ank. Granton 18./2.

Æra. Johanne, Eriksen, ank. Sønderborg 14./2. — Dannebrog, Bager, ank. Cadiz 13./2. — Lorenz, Bager, ank. Brest 14./2. — Kodan, Hansen, afg. Cadiz 14./2. til Pensacola. — Argus, Jensen, afg. Fowey 14./2. til Bridgeness. — Lauritz, Folmer, ank. Nakskov 17./2. — Mercur, Christensen, ank. Swansea 15./2. — Svanen, Christensen, ank. Tønsberg 15./2. — Anna, Petersen, ank. Grangemouth 14./2. — Norma, Jørgensen, ank. Tangier 15./2. — Thor, Petersen, pass. Beachy Head 17./2. p. R. t. Maracaho. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, afg. Falmouth 7./2. til Leith. — Astræa, Svane, ank. Rio Grande 10./2. — Anne, Mikkelsen, ank. Rio Grande do Sul 10./2. — Sejerskransen, Friis, ank. Grangemouth 11./2. — Claudia, Aaberg, afg. Falmouth 11./2. p. R. t. Fort de France (Martinique). — Skandia, Fabricius, ank. Tangers Red 11./2. — Freden, Christensen, ank. Berwick 11./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 20. Februar 1913. — Sø- og Handelsretsdom. — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavn Børskurs.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre repareres.

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

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Menneker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

Kunsthvæverier Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshvæverier af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal.
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn Privattelefon Nora 2393.

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: { Bohi, Frederikshavn,
Carliholter 6 ann, Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Tirsdagen den 25. Februar d. A. Kl. 3 Eftermiddag i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1912 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11¹/₂—2 fra den 1. Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Opmærksomheden henledes paa, at efter de nye Vedtægter kunne Medlemmer, der er paa Rejse eller paa Grund af Alder eller Svagelighed er forhindrede i at møde ved Generalforsamlingen, deltage i Valget ved Afgivelse af Stemmeseddel under lagttagelse af de i Vedtægternes § 21 nærmere angivne Regler.

Kjøbenhavn, den 8. Januar 1913.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adresse: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“

(BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibration.
Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperung.

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

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

Skibshypothekbanken

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensure. Telegram-Adresse: 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD,

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

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen. Købh. Telt. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metal-tøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

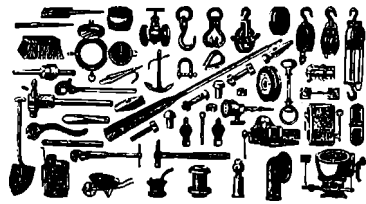
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

DET BEDSTE AF ALT!

En gros Handel og Export af
DÆKS- OG MASKINUDS TYR
af alle Slags.

Skriv efter
illustrerede
Prislister.



Fabrikanten af:
Træ- og Jern-
blokke, Rør-
lednings
Spring Buf-
fers, Couves'
automatiske
Bølgedæm-
per, Ventila-
torer, Tanker
etc. etc.

Telegram-Adresse: „JUSTICE, CARDIFF“.
Code: A.B.C. 5te Ulgave.

LOVERIDGE LTD, CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A/s Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstolens Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittsikker og enkel.
Tatrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

M. Clausen, Kjøbenhavn N.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Siourens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Olliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Iversen

Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.



Fabriken **Dansk Maskinpakning A/S** Danske Maskin- og Kedeldørspakninger, billigere og bedre end Udlandets.

Faas hos alle Maskinforhandlere Landet over.

Støt dansk Industri.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg Tigr.: „Hansencor“

Grönstadt Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnäskildsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftflg.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A/S

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

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

J. Melander,

Telf. **Blikkenslager.** 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Reg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedelens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthusgade 3. **KAY DYHR** København

(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886 — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIRING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretning, Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommissioner udføres. Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovanteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

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

Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde

udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT. & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneeste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.



Nr. 423.
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

Davey & Co., London, Ltd.

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Acadv“, London.

On Admiralty List.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paranaaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Lading til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marselles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Februar 1913.

20. 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
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila - Wirerop
 Redningskrandaer og Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilagter Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

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

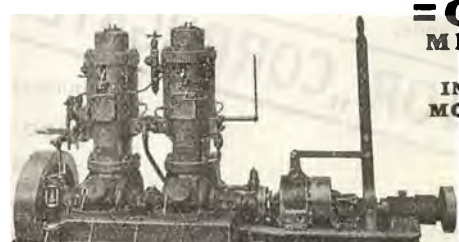
Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5801
---	--	---	------------------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
 Filial: Ny Kalkbrønderihavn. 8.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Tell. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mal i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

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

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**

TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN.

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

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

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

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

Stor-Smedie for Udiørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smødegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

^{A/S} Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 Flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi. pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsatdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

FARTØJ.

Et Fartøj paa 80—100 Tons Bæreevne, 7—8 Fod Dybgaaende, søges til fast Fart i 5 à 6 Maaneder. Bruttotragt 5—6000 Kroner. Sammesteds er en 4 Aar gammel 25 HK. Alfa Motor meget billig til Salg. Betaling for denne kan eventuelt ske afdragsvis af ovennævnte Fragtbeløb. Henvendelse med alle nødvendige Oplysninger til

C. Langballe & Søn, Aarhus.

Skibstømmer.

Paa Nykøbing Sj. Havn, hvor der formentlig er gode Belingelser for en ung, dygtig Skibstømmer, og hvor der forelindes en ny opført Bedding, kan der erholdes rigelig Værkstedspads paa meget rimelige Belingelser.

Man henvende sig til Havneudvalget.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen foragede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søkib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Frilager

Toldboden.

BRD. OSTERMANN-PETERSEN.
Cigarer - Tobakker - Vine
til en gros Priser.

Telefon
Duke 920.

Sct. Annæ Plads 10.

Telefon
Privat Nora 795 x.

Skibsfører.

Ældre, praktisk **Sejlskibsfører** (har ført eget Skib 27 Aar) ønsker snarest Stilling som saadan. Billet mrk. „Skibsfører Nr. 333“ modtager dette Blads Kontor.

RATIN



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

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnshroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

DAMPSKIBSFØRER.

Til at føre en nybygget ca. 3000 Tons Damper søges en velanbefalet Fører. Pladsen tiltrædes April—Maj.

Billet mrk. „Dampskibsfører 319“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.



Kjøbenhavn, d. 27. Februar 1913.

Ny russisk Isbryder. En ny Isbryder er i Følge »St. Petersburg Zeitung« blevet bestilt af det russiske Ministerium for Handel og Industri, for at forlænge Vinter-Navigationsperioden i Østersøhavnene. Isbryderen vil blive den største af de russiske Isbrydere, næst efter »Jermak«, og vil faa tre Skruer — en ved Boven og to Agter. Dens Bredder bliver 57 Fod, saaledes at de største Hændelsskibe, som befærer Østersøen, vil kunne passere den Rende, som den bryder. Maskinkraften vil blive 4.500 HK. eller højst 6.500 HK. (»Jermak« har 7.500 HK.). Alle de nyeste Opfindelser vil blive anvendt ved dette Skibs Bygning. Dets Navn vil med Kejserens Tilladelse blive »Zar Michail Feodorowitsch« til Minde om Huset Romanows 300aarige Jubilæum.

Vi har modtaget følgende:

Afregningsbogen. I den ny, men all i flere Aar benyttede Udgave af Afregningsbøgerne, har niende Kapitel »Om Bjergeløn« Pag. 23 følgende vildledende Ordlyd:

Par. 228. Har et Skib paa Rejsen bjerget noget, bliver af Bjergelønnen først at godtgøre den Skade, som Bjergningen maatte have medført for Skib og Ladning; derefter faar Rederiet to Trediedele, hvis det bjergede Skib er Dampskib, men Halvdelen, hvis det er Sejlskib, og

I dette Tillægsord bjergede er der fremkommet en Trykfejl, der, endskønt den i sig selv er saa ringe som vel mulig, ganske forrykker Lovens Bestemmelse med Hensyn til Bjergelønnens Fordeling; idet der i Stedet for bjergede skal staa — bjergende —.

Da de i Afregningsbøgerne anførte Uddrag af Søloven er beregnet til Vejledning for Sømanden, og denne sjældent har Adgang til andre og mere rentrykte Lovuddrag, anser jeg det for særdeles formaalstjenligt, at ovennævnte Fejl snarest rettes.

B.-P.

Søforhør. London, 12. Februar. Der er i Dag afholdt Søforhør i Stonehaven angaaende Forliset af den danske Damper »G. Koch« den 12. Januar i Nærheden af Aberdeen. Sheriften roste i høje Toner Redningsmandskabet for dets Bjergning af tolv Mand af Besætningen, og sagde, at han var glad ved at kunne meddele, at den danske Vicekonsul har anbefalet dem varmt til den danske Regering.

Konsulatvæsenet. Den 2. Januar har Udenrigsministeriet ansat E. E. von Mehren af Glasgow som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det danske Generalkonsulat i Leith.

28. Oktober f. A. har Udenrigsministeriet ansat Henry Harkson af Portland (Oregon) som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet i San Francisko.

Dampskibsselskabet »Fiona« har i 1912 indsejlet et Overskud af c. 343.000 Kr. Nettooverskudet er c. 257.500 Kr. Bestyrelsen vil foreslaa at udbetale et Udbytte af 8 Procent og at henlægge c. 227.500 Kr. til Reservefond og Afskrivninger.

Dampskibsselskabet »Cimbria« har i 1912 indsejlet et Overskud af c. 438.000 Kr. Nettooverskudet er c. 337.000 Kr. Bestyrelsen vil foreslaa et Udbytte af 15 pCt. eller 105.000 Kr., og at henlægge

210.000 Kr. til Reservefondet, hvorefter dette Fond vil naa en Størrelse af 635.604 Kr. Restbeløbet, c. 8.700 Kr., overføres til 1913.

Dampskibsselskabet »Vendila« har i 1912 indsejlet et Overskud af c. 670.000 Kr. Nettooverskudet er c. 500.000 Kr. Bestyrelsen vil foreslaa et Udbytte af 12 pCt. eller 153.000 Kr., og at henlægge 343.585 Kr. til Reservefondet, hvorved dette Fond vil naa en Størrelse af 600.000 Kr. Restbeløbet, c. 3.900 Kr. overføres til 1913.

Svitzers Bjergningsentreprise. Bestyrelsen for Svitzers Bjergningsentreprise vil paa den forestaaende Generalforsamling foreslaa et Aktieudbytte af 10 pCt.

Dampskibsselskabet »Atlanta«s Bestyrelse har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen en Udbetaling af 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne for Aaret 1912 samt at henlægge c. 38 pCt. til Reservefondet.

Dampskibsselskabet Torm har udsendt sit Regnskab for 1912. Selskabets elleve Skibe har tilsammen indsejlet Kr. 901.611.83, herfra gaar Tab ved Havarier og Klassifikationer Kr. 43.843.86, fra forrige Aar er overført Kr. 3.699.85, hvilket ialt giver en Indtægt af Kr. 861.467.82.

Selskabet giver 14 pCt. i Udbytte eller Kr. 154.000, til Survey og Kedler til to Skibe er henlagt Kr. 100.000, til Reserve- og Fornyelsesfond Kr. 450.000 og overført til næste Aar er Kr. 28.956.45. Forretningsførerens Gage, Førerens og Personales Tantieme, Bestyrelsens og Revisorers Honorar m. m. udgør tilsammen Kr. 128,511.37.

Savnet Damper. »Elsa Hugo Stinnes 15«, der den 7. Februar afgik fra Tynen paa Rejse til Königsberg med en Ladning Gaskul og sidst er rapporteret 40 Sm. udfra Tynen, er endnu ikke ankommet til sit Bestemmelsessted, hvorfor man befrygter, at en alvorlig Katastrofe er indtruffet. Skibet maaler 2.500 Tons og var meget let kendeligt, det havde tre Master og Maskinen agter. Skorstensmærket var et rødt og hvidt Baand med Bogstaverne H. St. og to korslagte Hamre.

Rederiet Hugo Stinnes, Hamburg, anmoder alle Skibsførere, der mulig kan give Oplysninger om det savnede Skib, om at indberette saadanne.

»Esbern Snare«s Kollision. Dampskibet »Esbern Snare« havde forleden i Kielerkanalen et Sammenstød med Damperen »Russia«. Ved Søforklaringen i Kolding er det nu blevet konstateret, at Skylden herfor maa tilskrives den tyske Lods om Bord paa »Russia«; skønt han laa med sit Skib paa Bagbords Side af »Esbern Snare«, og derfor i Følge Søvejsreglerne skulde vige for dette, blev han ved at holde paa tværs af »Esbern Snare«, formentlig for at faa sit Skib ind foran »Esbern Snare«, men Resultatet blev, at »Russia« borede sin Stævn ind i Siden paa »Esbern Snare«.

(»Berl. Tid.«)

Katalog over nautiske Instrumenter. Fra kgl. Hof Instrumentmager Cornelius Knudsen har vi modtaget en paa dansk, engelsk, tysk og fransk affattet, smukt illustreret Prisliste over Etablissementets

egne nautiske Præcisionsinstrumenter, som, efter hvad vi erfarer, i stigende Grad finder Afsætning til udenlandske Marineautoriteter, hydrografiske Laboratorier, Rederier og Skibsværfter.

Sakskjøbing Havn. Sakskjøbing, 18. Februar. Paa Sakskjøbing Raadhus afholdtes den 17. ds. efter Indhyldelse af Byraadet et Borgermøde til Drøftelse af Planen om Udvidelse af Sakskjøbing Havn. Planen gaar ud paa at uddybe Havnen fra 10 til 14 Fod og anlægge 130 Fod nyt Bolværk. Udgifterne anslaaes til c. 250,000 Kr. De danske Sukkerfabriker har tilbudt et rentefrit Laan paa 100,000 Kr. i 10 Aar. Laanet skal være afdraget efter 30 Aars Forløb. Borgermødet viste stærk Stemning for Sagen, og i et paafølgende Byraads-møde vedtog Byraadet Planen enstemmig og overdrog Stadsingeniør Holst, Nykjøbing F., at udarbejde et detailleret Overslag.

(Ritz. Bur.)

Danmarks Skibsliste. Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget Danmarks Skibsliste for 1913, 21. Udgave, afsluttet den 31. December 1912. Listen, der tidligere blev udgivet af Marineministeriet og Søfartsministeriet i Forening, udgives nu alene efter det sidstnævnte Ministeriums Foranstaltning ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet.

Isbryderafgiften Stettin—Swinemünde. Mæglerfirmaet Chr. J. L. Rasmussen i Stettin meddeler:

Grundet paa vedvarende Frost er Isbryderne paa Revieret Stettin—Swinemünde igen sat i Gang fra den 24. ds., og Isbryderafgiften er atter at betale.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 25. Februar.

Danske Farvande.

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

Løgstør. (24.) Spredt Drivis, Skibsfarten uhindret.

Støge. (24.) Ved Havnen: Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejskibe.

Meldt isfri: Odense (24.), Randers (24.).

Svenske Farvande.

Ørskær. Fastis, Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere. Sandhamu. Søen: isfri; — fra Oscar—Frederiksborg: sønderbrudt Is.

Strømså. Idefjorden: Fastis, Rende holdes aaben for Isbryder.

Tyske Farvande.

Memel. Søen: isfri. Revirets Østside: løs Sjø- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Swinemünde. Strømmen: Drivis, Sejskibe Bugserhjælp. Inderhavnen: tynd Fastis og sammenpakket Sjø- og Kvadderis.

Warnemünde. Sø og Havn: isfri. Warnow: tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig for Sejskibe.

Trawemünde. Søen: isfri. Havnen og Reviret: løs Sjø- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Højesteretsdom.

Bjergeløn.

Den 20. Februar behandlede Højesteret en Sag om Bjergeløn, anlagt af Det forenede Dampskibsselskab mod Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

I Sø- og Handelsrettens Dom i denne Sag, afsagt den 19. Juni 1912, hedder det:

Lørdag den 3. Februar 1912 Kl. 1³⁰ Em. afgik den Em. Z. Svitzer tilhørende Bjergningsdamper »Hertha« fra Kjøbenhavn for at søge at bjerge Gjedser-Rev-Fyrskib, der var gaaet i Drift paa Grund af Is. »Hertha« ankom til Fyrskibet den næste Dag c. Kl. 3 om Morgenen, men kunde paa Grund af Isen, der satte haardt Øst efter, intel udrettet. »Hertha« forsøgte da at naa ind til Gjedser dels for at indtage Kul og Proviant, dels for at afvente bedre Isforhold, men efter at den var naaet omtrent 3 Sm. frem, blev den siddende fast, og den laa nu inde-sluttet af Isen, indtil det den 12. Februar om Formiddagen Kl. 7 lykkedes den at komme et Stykke frem henimod Fyrskibet. Omkring Fyrskibet viste Isen sig imidlertid saa sammenpakket, at »Hertha« opgav at gaa helt hen til det, og den arbejdede sig derfor frem i sydøstlig Retning, for at undersøge om Isforholdene skulde være gunstigere under Gjedser Rev. Da »Hertha« var naaet mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Sm. frem, observerede man en Damper, der kom ned mod Fyrskibet, og man stoppede derfor op for at afvente denne. Dampere, der senere viste sig at være »Bryderen« tilhørende D. F. D. S., var den 11. Februar s. A. Kl. 3 Em. efter Anmodning fra Marineministeriet gaaet ud for at opsøge det ovennævnte Fyrskib, og Føreren havde af D. F. D. S. Direktør faaet Underretning om, at »Hertha« var ude i et lignende Hverv, men at man ikke vidste, hvor den var bleven af. Efter at »Bryderen« var kommen hen til Fyrskibet, brød den Isen rundt om det, og medens dens Mandskab hjalp Fyrskibets Besætning med at faa Fortøjningerne hevne ind, gik »Bryderen« gennem svær Is hen til »Hertha«, der paa Anmodning af dens Kaptajn blev forsynet med 30 Tdr. Kul, en Del Brød, 2 Skp. Kartofler og noget Margarine. »Bryderen« gik derpaa tilbage til Fyrskibet og begyndte Kl. c. 2 om Eftermiddagen at slæbe dette til Kjøbenhavn. »Hertha« var imidlertid ligeledes gaaet hen til Fyrskibet, idet den herved tildels benyttede den Passage, »Bryderen« ved at gaa frem og tilbage havde dannet i Isen, og da »Bryderen« gik frem med Fyrskibet paa Slæb, fulgte »Hertha« efter, idet den stadig holdt sig lige bag ved Fyrskibet. Ved Mørkets Frembrud stoppede »Bryderen« og Fyrskibet op og blev liggende stille Natten igennem, hvad »Hertha« ligeledes gjorde, og den næste Morgen gik alle tre Skibe videre i samme Rækkefølge, indtil man kom ud i aabent Vand, hvorefter »Hertha« skiltes fra de andre to Skibe og alene afgik til Kjøbenhavn.

Idet nu D. F. D. S. har anbragt, at den Hjælp, »Bryderen« har ydet »Hertha« har været af en saadan Art, at Forholdet efter Sølovens § 224 maa karakteriseres som Bjergning, har de paastaet Em. Z. Svitzers tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Reittens Bestemmelse, hvorhos de har paastaet sig tilkendt Rente af det dem tilkendte Beløb, indtil Betaling sker.

Em. Z. Svitzers hævder, at »Hertha« ikke har været udsat for nogen som helst Fare, og at der følgelig ikke foreligger noget Bjergningstilfælde. De har derfor paastaet sig frifunden mod Betaling af de modtagne Kul og Provianten med ialt Kr. 82.19.

Det fremgaar af Sagen, at der, medens »Hertha« laa indesluttet af Isen, flere Gange fremkom svære Isskræninger, hvorved der tilføjedes Fyrskibet en Del Havarier. Det er derhos oplyst, at »Hertha« kun havde en forholdsvis lille Kulbeholdning om Bord, samt at man, medens den laa i Isen, kom i Trang for Proviant, hvorfor der den 6. Februar blev sendt en Baad over Isen hen til Fyrskibet, hvorfra man blev forsynet med Proviant af forskellig Art.

Omend det nu maa antages, at »Hertha«, da »Bryderen« ankom til den, laa i en Vaage i Isen, og at der saaledes ikke den Gang var nogen øjeblikkelig overhængende Fare for den, findes det dog ikke at kunne betvivles, at den stadig var stød i Nød og stod i Fare for at blive

ødelagt eller beskadiget af Isskruninger, og idet den »Hertha«, af »Bryderen« ydede Hjælp herefter findes at maatte kunne karakteriseres som en Bjergning, vil Em. Z. Svitzer have at betale D. F. D. S. Bjergeløn. Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, og idet endnu bemærkes, at »Bryderen«s Værdi er angivet til 150.000 Kr., »Hertha«s til 75.000 Kr., findes en Bjergeløn af 5.000 Kr. passende, og dette Beløb med Renter deraf som paastaet vil derfor være at tilkende D. F. D. S. hos Em. Z. Svitzers.

Sagens Omkostninger hæves.

Denne Dom stadfæstede Højesteret, idet Retten dog i Betragtning af den forholdsvis ringe Ulejlighed, det havde kostet »Bryderen« at yde den paagældende Assistance, nedsatte Bjergelønnen til 3.000 Kr.

Sagens Omkostninger for Højesteret ophævedes.

Fragtmarkedet.

Situationen paa Fragtmarkedet er ikke meget forskellig fra forrige Uge. La Plata er, efter den senere Tids livlige Forretning, i Øjeblikket nærmest en Kende flovere. Befragterne søger at trykke Raterne, men da Rederne gennemgaaende ikke er til Sinds at give efter, har der de sidste Dage kun fundet forholdsvis faa Befragtninger Sted. Nordamerika viser ingen Forandring, derimod tog Rispladserne en ikke ringe Mængde Tonnage til lidt højere Rater end Ugen i Forvejen, og da Beretningerne om Høsten i Indien lyder gunstigere, er Udsigterne for det østlige Marked gode. Sortehavet har meget lidt at byde paa, og Hjemfragterne fra Middelhavet er flove paa Grund af stort Tilbud af Tonnage. Kulfragterne er kun undergaaet uvæsentlige Forandringer i Ugens Løb. Østersøen er livlos pr. prompt, men der kommer flere og flere Ladninger frem for Afskilning pr. f. o. w. og i Løbet af Sæsonen, og der noteres gennemgaaende høje Rater. Der blev i Ugens Løb effektueret Befragtninger som følger:

Øst en. Soyabønner Wladivostok/U. K. eller Kontinentet 35 à 36/6 pr. Marts. Ris fra to Havne Birma til to Havne U. K. eller Kontinentet 34/ pr. Marts—April. Birma 32/ O. C., 31/6 Holland. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 19/ én, 19/6 to Havne. Frankrig 1/ ekstra »net terms« pr. Marts. Bombay/Boucau 26/ Erts (5.000), og en Baad paa over 9.000 Tons pr. 10.—25. Marts fik 23/3 Dødvægt til Dunkerque, samme Rate Genua og Marseille.

Sortehavet etc. Korn Novorossisk og Odessa/Liverpool 10/ Dødvægtsbasis. Sulina eller Kustendje/Rotterdam 8/ à 8/3. Antwerpen 8/6 pr. 1.—15. Marts. Erts Poti/Rotterdam 11/6 à 12 (4.000—5.000), prompt. Salt fra Eupatoria til Riga 16/6 à 17/ pr. prompt.

Middelhavet. Erts 5/ Algier/Cardiff (2.800), 6/3 Bougie/Middlesbro (3.000), 5/6 Karthagena/Rotterdam (2.500), 6/7½ St. Nazaire (3.500), 6/9 Sagunto/Ardrossan, 8/3 Algier/Herrenwieck (2.800), alt med fri Despatch. Basis »full terms« 8/ Marbella/Rotterdam (2.900), 7/6 Karlagena/Rotterdam. Salt Cadiz/St. John (N. F.) 10/ pr. April (4.000), 9/ à 9/6 Østspanien/Vestnorge. Erts fra Bilbao 5/ Rotterdam, 4/10½ Cardiff, 5/6 Middlesbro, 5/9 Glasgow.

Nordamerika. Korn Baltimore/Avonmouth eller Rotterdam 3/1½. Hull eller Hamburg 3/3. Kjøbenhavn 3/6, alt pr. Begyndelsen af Marts. For Kasseolie fra New York til 6 Havne New Zealand 37 Cents pr. Marts. Kul Norfolk/Rio Janeiro 20/ pr. Marts. Tømmer fra Goffen 165/ River Plate pr. 10.—31. Marts. Goffen til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 19/ Netto Charter, Danmark 21/ Basis én Lossehavn.

Sydamerika. Buenos Aires eller La Plata/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 24/9 à 25/, ingen Reduktion, Annullering 20. Marts. San Lorenzo Grænsen/U. K.

eller Kontinentet 26/ à 27/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. prompt, 24/ pr. 20. April—20. Maj. Bahia Blanca 26/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. primo Marts.

Østersøen. Riga har næsten intet at byde paa pr. prompt, men der noteres pr. senere Lasning 34/ à 35/ D. B. (Lumpsum) Sharpness, Frcs. 37—38 D. B. 1/5 Boards Rouen, 26/ pr. Göteborg Std. Kortprops til Firth of Forth. Pr. prompt findes der ganske enkelte Laster fra Windau eller Libau til 9 d. Havrebasis Rotterdam, 11 d. Antwerpen, 1/ Dunkerque, 1/1. Rouen, Hfl. 17 pr. Tyll Kappbjælker til Ghent. Fra Gelle er betalt 32/3 D. B. 1/5 Boards til Cardiff pr. Maj og 28/ à 29/ D. B. B. Sundsvall/Hull.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/10½ Kiel (2.000), 7/9 Lissabon (2.200), 9/7½ Marseille (3.300), 10/7½ à 10/9 Genua eller Savona (4.500), 11/3 Palermo (2.800), 11/ Bona, 9/6 Las Palmas (2.000), Hull eller Grimsby 7/ Libau (2.800), 8/4½ Kjøbenhavn (1.250, Koks), 6/ Bandholm eller Nakskov, 6/ Assens (1.250). Cardiff eller Newport 8/3 Lissabon (2.000), 8/9 Gibraltar (1.400), Frcs. 10¼ Algier, Frcs. 12 Marseille, 10/9 à 11/3 Genua, 10/9 Neapel, 10/ Malta, 11/3 à 11/4½ Port Said, 9/9 Las Palmas, 17/ à 17/3 Rio Janeiro, 16/3 à 16/9 River Plate.

Skrevet den 25. Februar 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles noget mal for prompte Afskibninger fra farbare Havne. Danmark har oplaget nogle Sejlere for Kornlaster dels til Østnorge og dels til England til resp. 5 à 5½ Kr. og 7/6 pr. Ton Byg til Østengland, Rater der er for lave i Forhold til Udgifterne. Enkelte Redere har for Laster til Norge været for febrilske til at akceptere Rater, der virker uheldigt; Østnorge har oplaget nogle Sejlere for Islaster til England og Frankrig til Rater, der er 10 à 15 pCt. højere end sidste Foraar. Tyskland ligger mal for Kornlaster fra aalme Havne og foretrækker i det hele Dampere endog for smaa Partier. Propslaster fra Østnorge er saa lave, at de er uden Interesse, medens Skurlaster derfra og fra Vestsverig betaler bedre for enkelte Laster. Fra Bottenhavens slutes pr. f. o. w. og senere kun meget lidt, men der er for nogle Befragtninger opnaet acceptable Rater.

For Returfragter Vest fra er Markedet mattere, idet der kun er faa Ordre for Kul og Fødestoffer i Markedet. Kulfragter til danske Havne fra Østbritannien er £ 9 pr. Keel, medens Claylaster er uforandret.

Angaaende de mindre Skibe er der siden sidste Beretning ikke sket store Forandringer; med Foraarsbefragtninger fra Nordtyskland gaar det ikke videre livligt, idet Skibene stadig vagrer sig ved at slutte til udbudte uforandrede Rater, og mener ved at vente at kunne opnaa mere. Sverig har tilstrækkelig med Stenlaster, men heller ikke disse Rater er undergaaet nogen Forandring til det bedre. Fra Sundhavnene slutes daglig ikke saa faa Skibe for Godning til Provinserne 15 à 17 Øre. Danmark er fra Provinserne mal, derimod har Kjøbenhavn atter vist sig livlig og sluttet Majs til Stege, Børgense, Rudkjøbing 18 Øre, Kolding, Horsens 20 Øre, Præstø 17 Øre, Svendborg 18 Øre; det er atter noget roligere, men Raterne synes at ville holde sig nogenlunde som ovennævnt endnu.

Generalforsamlinger.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 afholdt sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 18. ds. i Prins Wilhelms Pale.

Formanden, Kaptajn H. V. Bang, bød den talrige Forsamling Velkommen.

Overretssagfører Steinthal overtog Dirigenthvervet.

Aarsberetning.

Formanden, Kaptajn H. V. Bang, aflagde Aarsberetning for det forløbne Aar. Han gav Meddelelser om de afholdte Bestyrelsesmøder og om forskellige Foreningsanliggender, der alt har været meddelt gennem Medlemsbladet. Han beklagede, at et af de i 1911 nedsat Kommission udråbte Udkast til en ny Lov angaaende Skibsfører- og Styrmand-eksaminer m. m. endnu ikke er blevet forelagt Lovgivningsmagten. Kommissionen afgav allerede Betænkning med Udkast i Oktøber, og Sagen blev derpaa tilsendt Fællesrepræsentationen til Overvejelse. Her blev Sagen sendt i Udvalg, og der ligger den endnu. Formanden foreslog at vedtage en Resolution, hvori Foreningen udtaler Ønsket om, at Sagen fremmes saa hurtigt som muligt. Formanden meddelte bl. a., at Enkepensionen fremdeles bliver som hidtil (30 Kr.).

Paa Foreningens Vegne udtalte Formanden en Tak til Kaptajn Alfred Ørum og Hustru for deres smukke Gave til Foreningen, det af dem skænkede Alfr. Ørum og Hustrus Sølvbryllups Legat, 1.000 Kr. (Forsamlingen rejser sig). Fra Kaptajn Breiningers Dødsbo har Foreningen modtaget en Legatkapital paa 11.000 Kr., saaledes at Breiningers med det tidligere Legat ialt har skænket Foreningen 13.000 Kr., hvad der vidner smukt om hans gode Hjertelag overfor sine Standsfæller.

Stuttelig bemærkede Formanden, at det var af Helbredshensyn, han nu havde trukket sig tilbage fra Formandspladsen. Allerede i Fjor kneb det med Helbrevet. Særlig var det en Ørelidelse, der var besværlig. Det vil ikke være heldigt for Foreningen, at Formanden er svagelig, han bør være saa sund og kraftig som mulig baade fysisk og sjæleligt. Formanden saa sig derfor nødsaget til at træde tilbage; han beklagede det, da han var kommet til at holde af Foreningen og sin Stilling som Formand, men af Hensyn til Foreningen fandt han sig forpligtet til at træde tilbage.

Formanden foreslog at vedtage en Resolution, hvori Generalforsamlingen beklager, at Kommissumsudkastet til Love om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. endnu ikke er indbragt for Lovgivningsmagten, og opfordrer Bestyrelsen til fremdeles at arbejde for, at dette snarest muligt maa ske.

Resolutionen vedtoges enstemmigt.

Regnskabet.

Kassereren, Kaptajn Emil Gade, forelagde det reviderede Regnskab, der er udsendt gennem Medlemsbladet og derfor Medlemmerne bekendt. Indtægt og Udgift balancerede med Kr. 12,548.79. Kontingenter havde udgjort Kr. 9,150, Indskud Kr. 400, og Annonceer havde indbragt Kr. 1,007.58. Af Udgifterne kan nævnes Formandens Honorar Kr. 2,000, Gager til Kasserer, Sekretær og Budløn Kr. 3,098, Husleje, Brændsel og Lys Kr. 1,368.75, Foreningens Blad har kostet Kr. 1,762.54. Foreningen ejede den 31. December 1912 Kr. 17,325.13.

Enke- og Hjælpekassens Regnskab balancerede med Kr. 12,984.09 paa Indtægt- og Udgiftsside, og Enkekassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 156,410.28.

Sygekassens Indtægt og Udgift balancerede med Kr. 2,757.50, og Svgekassen ejer Kr. 13,463.

Under Foreningens Bestyrelse er henlagt Legater, der tilsammen ejer Kr. 65,388.13.

Regnskabet godkentes enstemmigt.

Valg af Formand.

Dirigenten foreslog, at Formandens Honorar fastsættes til Kr. 2,000 som hidtil, og at Formandsvalget gælder for 3 Aar.

Dette vedtoges enstemmigt.

Paa derom fremsat Spørgsmaal svarede Kaptajn H. V. Bang, at han efter Anmodning vedblev at være Medlem af Fællesrepræsentationen, indtil Sagen angaaende Loven om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. er gennemført.

Esdvidere anbefalede Kaptajn H. V. Bang som Formand paa den samlede Bestyrelses Vegne at vælge Kaptajn A. P. Palsbo til Formand i hans Sted. Han bemærkede, at det var blevet bebrejdet ham selv, at han ikke som Formand stod i nær Kontakt eller Føling med Medlemmerne som ønskeligt var. Og det var jo rigtigt, udtalte Formanden, da jeg ikke var en af deres egne men Statens Mand. Imidlertid kom jeg dog i Føling med Medlemmerne og er glad for den Tid, jeg har været Formand, jeg har gjort mit bedste, og jeg har haft mange Beviser paa, at Medlemmerne har anerkendt mine Bestræbelser. Men Kaptajn Palsbo er en yngre, sund og kraftig Mand, der har Tid nok til Raadighed, han er en af Foreningens egne, er som Medlem af Bestyrelsen godt hjemme i alle Foreningens Anliggender, og der kan ikke træffes noget bedre Valg.

Kaptajn Palsbo bemærkede, at skont han var Leder af en ret omfattende Forretning (Plyttetforretning), mente han dog at kunne paatage sig Formandshvervet. Om han kunde, vilde Tiden vise; men han troede nok, det vilde gaa. Selvfølgelig var han indforstået med den Kurs, Foreningen styrer.

Kaptajn M. Schultz: Agter Kaptajn Palsbo at opgive sin private Forretning som Formand?

Kaptajn Palsbo: Nej!

Kaptajn M. Schultz: Det beklager jeg. Jeg kan da ikke stemme paa ham. Jeg vil bede ham trække sin Kandidatur tilbage. Der udsandt sig nu en længere Forhandling om Sagen.

Kaptajn Bang bemærkede, at man jo næppe kunde faa en saa velhavende Formand, at han kunde ofre sig helt for Foreningen for 2,000 Kr.

Kaptajn C. C. Petersen bemærkede, at Idealet selvfølgelig vilde være en yngre dygtig færende Kaptajn. Har Kaptajn Schultz en saadan at foreslaa?

Kaptajn Schultz: Nej, det har jeg ikke! — Men det er ikke heldigt, at Medlemmer, der vil tale med Formanden, skal søge ham f. Eks. ude i Valby eller maaske ude i Sundbyerne.

Kaptajn Palsbo: Det bliver ikke nødvendigt. Jeg har en Kompagnon, som jeg til enhver Tid kan overlade alt vedrørende min Forretning.

Kaptajn Schultz syntes ikke, at Kaptajn Bang var saa lidende at han straks behøvede at trække sig tilbage, han kunde godt vedblive at fungere som Formand, til man fandt en passende Efterfølger!

Kaptajn Bang forbad Schultz at omtale hans Helbred; naar han selv sagde, at han var lidende, havde ingen Ret til at paastaa noget andet.

Dirigenten fandt ogsaa Schultz Udtalelse uberettiget.

Kaptajn Th. Gjerløff anbefalede endnu en Gang Palsbos Valg, da hele Bestyrelsen stod samlet om ham.

Ved Afstemningen afgaves 91 Stemmer. Kaptajn Palsbo valgtes med 81 Stemmer, 9 Stemmesedler var blanke. 1 stemte Nej!

Kaptajn Palsbo takkede for Valget.

Kaptajn Bang takkede alle, der havde staaet ham hi og ydet ham Hjælp som Formand, baade Bestyrelsen og Foreningens øvrige Medlemmer.

Uden nærmere Omtale valgtes eller genvalgtes derefter paa Bestyrelsens Forslag følgende Kaptajner til Medlemmer af Bestyrelsen. Ikke færende: H. V. Bang, G. M. Kræmmer, H. S. Olsson og C. C. Petersen. Færende: Th. Gjerløff, H. Eggersen og J. P. Lorenzen.

Revisorerne A. Ørum og A. N. Petersen genvalgtes.

Generalforsamlingen sluttede med Leveraab for Foreningen, den afgaaede og den ny Formand og Dirigenten.

Dampskibsselskabet »Norden»

afholdt den 23. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Højesteretsadvokat Grøner.

Den korresponderende Reder, P. de Nully Brown, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Som det vil være d'Hr. bekendt, har det forløbne Aar været et overordentligt godt Aar for Skibsfarten i det hele, og saaledes ogsaa for dette Selskab, idet det opnaaede Resultat staar fuldt paa Højde med det største i den sidste gode Fragtperiode for c. 10—12 Aar siden, og det til Trods for, at Driftsudgifterne nu til Dags er steget i meget betydelig Grad. Virkeligheden har langt overgaaet Forventningerne, omend endnu mere vilde være bleven naaet, hvis ikke Rederierne havde haft store Vanskeligheder at kæmpe med paa Grund af de idelig tilbagevendende Arbejdsuroligheder og Strejker. Den første af disse Strejker, den store engelske Kulstrejke, havde jo saaledes en enorm skadelig Indflydelse. Under den engelske Jerbanestrejke og Dokarbejderstrejke i London led et af Selskabets bedste Skibe et meget betydeligt Øjeblik, og endelig bidrog jo ogsaa den italiensk-tyrskiske Krigs videre Udvikling med Lukning af Dardanellerne, den forøgede Krigsfare m. m. og nu senest Balkankrigen til at demoralisere Sortehavsmarkedet, der ellers vilde have taget en Mængde Tonnage til lønede Rater.

Den fulde Højkonjunktur har vi ikke altid kunnet udnytte. Ja vi af Forsigtighedshensyn paa et tidligere Stadium havde sluttet Fragter, der den Gang syntes at være særdeles lønende, og som det købmandsmæssigt set vilde være uforvarligt at lade gaa fra sig — en Fremgangsmaade, der vist kun kan anses for rigtigst og solidest, og som vi fremdeles agter at anvende.

Efter at have omtalt Skibenes Farter og Salget af »Nordpolen«, mindedes Direktør Brown Selskabets mangeaarige Bogholder, P. F. Hassena, der i 40 Aar har fulgt Selskabet i gode som i onde Dage, og som var en overordentlig paalidelig, hengiven og trofast Støtte, som meget vilde savnes. Bestyrelsen var enedes om, at Selskabet ydede hans Enke en mindre, aarlig Pension.

Derefter udtalte Direktøren: »Med Hensyn til Udsigterne for indeværende Aar glæder det mig at kunne sige, at de tegner ganske lyse; Fragterne synes at holde sig paa et særdeles godt Niveau. Vi for vort Vedkommende har allerede sluttet en ikke ringe Del af vor Tonnage til særdeles gode Rater, og indtræffer der ikke alt for mange Strejker, Uheld eller andre uforudseelige Vanskeligheder, tør man forvente, at Resultatet af 1913 vil blive helt tilfredsstillende.

Efter at Justitsraad Møllmann havde takket for det gode Regnskab og udtalt sin Glæde over, at Selskabet ingen Gæld havde, gaves der Decharge for Regnskabet, som vi tidligere har omtalt her i Bladet. Aktionærerne faar som bekendt 10 pCt. i Udbytte.

Grosserer Vald Poulsen genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet »Danmark»

holdt den 23. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Falk Jensen.

Bestyrelsens Formand, Højesteretsadvokat Møldrup, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Det forløbne Aar har været et særdeles godt Aar for Skibsfarten, og ogsaa vort Selskab har nydt godt af de gode Konjunkturer paa Fragtmarkedet.

Den store engelske Kulstrejke havde til Følge, at vore Kulleverandører ikke kunde levere os de fornødne Kul til Kontraktpriser.

ser, men vi maatte paa Hjemvejen fra Sortehavet købe Kul til kolossale Priser, hvad der jo i væsentlig Grad influerede paa Resultatet af disse Rejser. Efter Hjemkomsten til Danmark maatte vi lægge Skibene op, da det viste sig umuligt at erholde Kul til saadanne Priser, at det kunde lønne sig at tage de Fragter, der bodes, og ogsaa denne Stilleliggen tærede jo paa det alt indsejlede Overskud. Efter Kulstrejkens Tilendebribringelse indtraadte andre Strejker, saaledes f. Eks. Transportarbejder- og Jernbanestrejken i England, der ramte mange Rederier i følelig Grad; men her var vi saa heldige at slippe nogenlunde godt fra det.

Udsigterne for dette Aars Vedkommende for Dampskibsselskabet Danmark maa betegnes som gode og lovende. Fragterne er jo fremdeles gode, og desuden har vi alt sluttet en betydelig Del af Tonnagen til lønende Rater, saa om ikke uforudselige Ting indtraeder, har vi Grund til at se lyst paa det kommende Aar.

Derefter aflagde Formanden Regnskabet, som vi tidligere har omtalt, idet han bemærkede, at Selskabet nu ikke alene ikke havde Gæld, men endog en betydelig Kassebeholdning. Han bragte sluttelig Direktør Brown en Tak for hans dygtige Arbejde, en Tak, hvortil Aktionærerne, der faar 10 pCt., sluttede sig.

Der gaves Decharge for Regnskabet, hvorefter Kaptajn H. V. Petersen genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Dragør Skibsfører- og Skibsrederforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden aabnede Mødet og mindedes de to af Foreningens Medlemmer, der var døde i det forløbne Aar.

Kassereren, pens. Lods J. Theis, fremlagde det reviderede Regnskab, der godkendtes. Medlemsantallet den 1ste Januar 1913 var 75, heraf 50 i Enkekassen. 23 Enker havde i Aarets Løb modtaget Pension à 25 Kr. aarlig.

Enkekassens Status viste en Beholdning af 23,300 Kr. i Obligationer foruden 822 Kr.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgtes alle.

Marstal Skipperforening

holdt den 25. Januar ordinær Generalforsamling. Formanden, Bankbestyrer H. Clausen, aabnede Generalforsamlingen og ønskede de modte Medlemmer velkommen. Foreningen havde nu bestaaet i 25 Aar: fik man blot mange Aar som 1912, saa Foreningen en lys Fremtid i Møde.

Kassereren, H. J. Bager, gennemgik det reviderede Regnskab, som viser, at Skipperforeningens almindelige Afdeling har haft en Indtægt af ialt Kr. 1,117.94, hvoraf Kontingenterne andrager Kr. 1,066. Afdelingens Formue pr. 1911 androg Kr. 764.46.

Udgifterne beløber sig til Kr. 757.57; Formuen den 31. December 1912 bliver Kr. 1,124.83. Sygekassens Indtægter beløber sig til Kr. 714.19, hvortil kommer Formuen overført fra 1911 Kr. 8,062.43; ialt Kr. 8,776.62. Udgifterne har for denne Kasses vedkommende andraget Kr. 314 og Formuen pr. 31. December 1912 bliver Kr. 8,462.62. Understøttelseskassen har haft en Indtægt paa Kr. 4,792.98; Udgifterne beløber sig til Kr. 3,280, der er udbetalt i Understøttelser. Kassens Formue androg den 31. December 1912 Kr. 63,747.94. Regnskabet godkendtes.

Der havde i Aarets Løb været en Tilgang af ni nye Medlemmer. Foreningen tæller nu 276 ordinære Medlemmer, og 84 Medlemmer havde faaet Understøttelse i 1912 mod 76 i 1911. Det vedtoges paa Bestyrelsens Forslag at fastsætte Pensionen for 1912 til 46 Kr. og Sygehjælpen til 4 Kr. pr. Uge.

Bestyrelsen havde overvejet at yde 100 Kr. til Unge Sømands Undervisning i praktisk Sømandsskab, for et Beløb af 300 Kr. aarlig mente man at være i Stand til i c. 6 Maanedere at give Undervisning i nævnte Fag, naar man dertil fik gratis Lokale. Man haabede Staten vilde yde et Tilskud.

Efter at endnu en Del Spørgsmaal var bleven behandlet, foretoges Valg af Bestyrelse. D'Hr. A. Rasmussen og Job. Albertsen, der fratraadte efter Tur, genvalgtes begge; ligeledes genvalgtes Revisorerne, d'Hr. H. Carlsen og Børre Friis.

Nykjøbing Mors Dampskibsselskab

afholdt den 18. ds. sin aarlige Generalforsamling, hvor det vedtoges at udbetale 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, og henlægge 15 pCt. af Aktiekapitalen til Reservefond. Selskabet skænkede 500 Kr. til Forsvarssagen.

Morsø Dampskibsselskab

holdt den 18. ds. Generalforsamling. Selskabet ejer Damperen »N. A. Christensen«, der kun har været i Fart fra 24. April til 31. December 1912, men desuagtet gav et Udbytte af 15 pCt., og henlagde 18 pCt. af Aktiekapitalen til Reservefond.

Selskabet skænkede 500 Kr. til Forsvarssagen.

Svendborg Søassurances Fragtforsikrings Afdeling

afholdt den 22. Februar sin aarlige Generalforsamling paa Hotel »Svendborg«.

Regnskabsføreren Ferd. Nielsen oplæste det reviderede Regnskab, der enstemmig godkendtes.

Foreningens Status den 31. December 1911 var Kr. 4,824.75; i Premie og Renter indkom i Aaret Løb Kr. 6,285.77; ialt Kr. 11,110.52.

Til Fragttab og Fragters Havarigrøsschidrag er udbetalt Kr. 8,324.75, Honorar til Regnskabsføreren m. m. Kr. 137.09, Kassebeholdning den 31. December 1912 Kr. 2,648.68; ialt Kr. 11,110.52.

Til Revisorer valgtes Skibsreder Jul. Larsen og Købmand A. E. Hansen, Svendborg.

Det vedtoges at opkræve den halvaarlige Ekstrapremie 6¼ Øre pr. Ton V. D.

Havarier og Forlis.

Vesta, Dpsk., tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, er paa sin Rundrejse paa Island strandet ved Isafjord. Svitizers Damper »Geir« assisterer.

Pregel, Dpsk., tilhørende Det forenede Dampskibsselskab, har ved Reval været i Kollision med Dpsk. »Taygeta« af Flensborg; begge Skibe fik Skade.

Vagn, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i en stærk Storm faaet en Del Maskinskade og er bleven indslået til Toulon.

Usher, amerikansk Dpsk., der paa Rejsen mellem Aalborg og Randers kom paa Grund paa Tangen, er ved egen Hjælp kommen flot.

Tor, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom i stærk Storm paa Grund ved Stolpmünde; kom med Assistance atter flot og ind i Havn, men ved Afsejlingen senere kom Skibet atter paa Grund.

AALBORG og A. BRØNDUM & SØNS

AKVAVITTER.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den Aktieselskabet Kattégat i Skagen tilhørende Damper »Union«, der gik i ugentlig Fragt- og Postfart mellem Kjøbenhavn og Skagen og var Postskib til Anholt, er solgt til et Rederi i Archangel for 22,000 Kr. til Levering medio Maj. Posten til Anholt vil da atter blive befordret over Grenaa.

Gennem Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn, Kjøbenhavn, er i disse Dage Skonnert »Caroline Elisabeth« af Jernavik, 117 Reg.-Tons, 220 Tons d. w., bygget i Horsens 1875, solgt til Kaptajn O. Andersson i Råå.

Skibsfører Albert Hansen, Bondebyen, Marstal, har i disse Dage købt Skonnert »Marie« af Rendsborg for en Købesum af Kr. 10,500. (»Æro Avis«.)

Ved Skibsmægler Aage Bruhn, Kjøbenhavn, er følgende Skibssalg afsluttet:

Skonnert »Birgitte« af Gaabense, 39 Reg.-Tons, bygget i Svendborg 1898, til Kaptajn V. C. Petersen, Hesnæs, for 10,000 Kr.

Skonnert »Lilli« af Aarhus, 34 Reg.-Tons, bygget paa Thuro 1894, til Konsul Lund, Røme, m. fl. for Kr. 6,800.

Skonnert »Anna« af Svendborg, 40 Reg.-Tons, bygget i Svendborg 1896, til Kaptajn Nyborg, Samso, for Kr. 9,175.

Skonnert »Columbus« af Ronne, 57 Reg.-Tons, bygget paa Rügen 1880, til Kaptajn N. Christensen, Fur, for Kr. 5,500.

Galease »Familiens Haab« af Marstal, 39 Reg.-Tons, til Kaptajn N. Bengtsson, Lomma, for Kr. 4,200.

Galease »Onkel« af Rendsborg, 36 Reg.-Tons, bygget i Barth 1896, til Kaptajn N. Bendiksen, Vejle, for Mk. 8,000.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Ovennævnte Dampskib »Union«, tilhørende Dampskibsselskabet Kattégat, Skagen, 142 Brutto Reg.-Tons og 125 Tons dw., bygget i Göteborg i 1858, til et Rederi i Archangel.

Skonnert »Urania« af Thuro, 129 Reg.-Tons og 225 Tons dw., bygget i Troense 1875, Klasse i fr. Veritas til 1914, til Skibsreder A. P. Knudsen i Faaborg for c. Kr. 10,000.

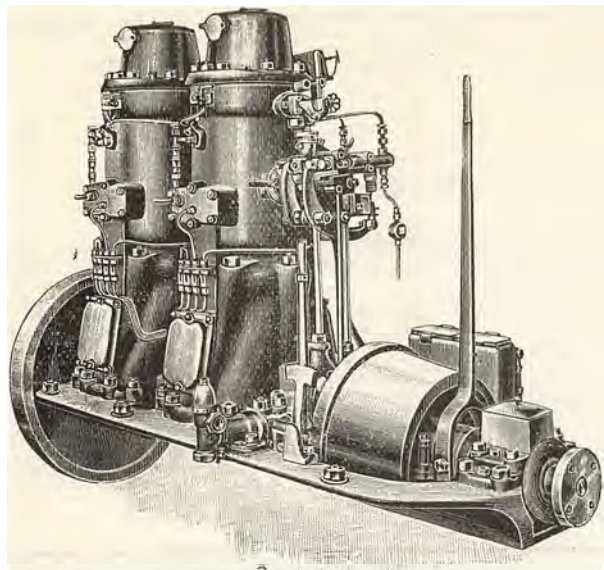
De forenede Bryggeriers
ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestere.

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



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Reval 24/2. — Alexandra, Nielsen, ank. Cartagena 25/2. — Algarve, Barries, pass. Pernis 25/2. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 22/2. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunquerque 25/2. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 24/2. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 23/2. — Arno, Fischer, afg. Tarragona 25/2. — Aurora, Gommesen, ank. hertil 24/2. — Baron Stjerneblad, Sørensen, afg. herfra 22/2. — Beira, Mortensen, afg. Algier 24/2. — Bergenhus, Meyer, afg. Stavanger 25/2. — C. F. Tietgen, Thomsen, a.k. hertil 6/2. — Chr. Broberg, Henriksen, pass. Algier 25/2. — Christian IX, Holm, ank. London 23/2. — Christiansund, Andresen, ank. Arendal 21/2. — Dagmar, Møller, ank. Rotterdam 24/2. — Douro, Sørensen, a.k. Stettin 26/2. — Eshbjerg, Strufoe, afg. hertil 25/2. — Florida, Andersen, afg. New York 23/2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 22/2. — Hengest, Munk, ank. Riga 25/2. — Hjelm, Henriksen, afg. Danzig 25/2. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Antwerpen 16/2. — Jolantha, Kyllsbech, a.k. Antwerpen 21/2. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 23/2. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 22/2. — Kiev, Tonnesen, ank. Bordeaux 19/2. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1/2. — Louise, Larsen, ank. Pillau 24/2. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 24/2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Newcastle 17/2. — Minsk, Harder, pass. Brunsbüttel 25/2. — Morsø, Nellemann, afg. Lissabon 21/2. — Nicolai II, Jørgensen, afg. New York 18/2. — Nordjylland, Søberg, afg. Pillau 25/2. — O. B. Suh, Frisenette, pass. Domesnes 24/2. — Omsk, Jacobsen, ank. hertil 25/2. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 19/2. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 17/2. — Perm, Gotthardt, ank. hertil 25/2. — Saga, Hansen, ank. Reval 25/2. — Saxo, Mueller, afg. Antwerpen 25/2. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3/2. — Texas, Clausen Kaas, pass. Madeira 23/2. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 25/2. — Tiber, Bech, afg. Swansea 25/2. — Toms, Wiberg, ank. Riga 14/2. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 19/2. — Tyr, Thaning, afg. herfra 25/2. — United States, Gøttche, ank. New York 21/2. — Viking, Tramp, afg. Trondhjem 25/2.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hirtshals 22/2. — Amalienborg afg. Windau 22/2. — Brattingsborg afg. Newcastle 7/2. — Borglum ank. Las Palmas 23/2. — Dansborg ank. Savona 21/2. — Elsborg afg. Methil 23/2. — Esrom pass. Sagres 20/2. — Flynderborg pass. København 21/2. — Frederiksborg afg. Cardiff 20/2. — Guldborg pass. Skaen 21/2. — Gurre ank. Tampico 19/2. — Hammershus afg. North Shields 28/1. — Harildsborg pass. Hanstholm 22/2. —

Hundborg ank. København 24/2. — Høneborg afg. København 22/2. — Jelling afg. Cienfuegos 22/2. — Jømsborg ank. Huelva 22/2. — Jungshoved pass. Port Said 15/2. — Jægersborg afg. Newcastle 22/2. — Kallundborg afg. Trajani 20/2. — Kalø ank. Cardiff 16/2. — Klampenborg ank. Genua 23/2. — Kronborg ank. Grangemouth 22/2. — Lejre ank. Palermo 22/2. — Marselisborg ank. Horsens 23/2. — Næsby pass. København 24/2. — Raudelsborg pass. Gibraltar 22/2. — Silkeborg ank. Kristiansand 13/2. — Skanderborg ank. Stockholm 21/2. — Skjoldborg ank. Bougi 15/2. — Skodsborg afg. Königsberg 22/2. — Spjergborg ank. København 15/2. — Stegelborg ank. Libau 10/2. — Stjerneborg afg. Bougie 20/2. — Søborg ank. Pernis 23/2. — Taarnborg ank. Windau 22/2. — Ulfborg ank. Stockton 22/2. — Uranienborg ank. Cardiff 22/2. — Vordingborg ank. Rouen 16/2. — Ørkild pass. Algier 23/2.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. København 12/2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Avonmouth 24/2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Libau 21/2. til Riga. — Russ, Petersen, ank. San Lorenzo 13/2. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Nørresundby 20/2. til Buenos Aires. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Hammerfest 25/2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 28/1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Santa Fe 15/2. til Amsterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buenos Aires 24/2. — Helmer Mørch, Thomsen, afg. Rosario 25/1. til Malma. — Newa, Dahl, ank. Bahia Blanca 26/1.

Det østasiatiske Kompagni. Bintaug ank. Antwerpen 23/2. udg. — Samui afg. Port Said 20/2. udg. — Bandon afg. Port Said 21/2. hjemg. — Pangan pass. Gibraltar 22/2. udg. — Jutlandia afg. Colombo 20/2. udg. — Selandia afg. Singapore 25/2. hjemg. — Indien pass. Gibraltar 19/2. udg. — Tranquebar afg. Yokohama 25/2. udg. — Cathay ank. København 22/2. — Chumpon afg. Delagoa Bay 22/2. udg. — Kina ank. Antwerpen 24/2. udg. — Arabien afg. Coronel 27/1. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23/2. udg. — St. Croix afg. København 25/2. udg. — St. Jan afg. Paramaribo 10/2. hjemg.

Vesterhavet. Olga, Christensen, ank. Methil 25/2. — Karla, Mikkelsen, ank. Malmø 25/2. — Polly, Mathiasen, afg. Castellon 25/2. til Hamburg. — Nora, Lauritsen, a.k. Eshbjerg 25/2. — Fylla, Brinch, afg. Cartagena 25/2. til Hamburg. — Gerda, Iversen, afg. Cartagena 25/2. til London. — Nancy, Pedersen, afg. Methil 24/2. til Eshbjerg. — Nexos, Basse, ank. Goole 24/2. — Nautik, Nielsen, pass. l'Ouessant 24/2. for Nantes. — Nordsoen, Gram, pass. Brixham 24/2. for London. — Johanne, Thøgersen, ank. Barry 22/2. — Ulla, Hansen, afg. London 25/2. til Port Talbot. — Dagmar, Skou, pass. Gibraltar 23/2. for Hamburg. — Thyra, Jessen, afg. Santander 23/2. til Oslehshausen. — Rigsmor, Uldall, ank. Salobrena 23/2. — Hebe, Gregersen, pass. l'Ouessant 23/2. for Cartagena. — Norma, Døgn, ank. Pomarron 22/2. — Cito, Jepsen, pass. Gibraltar 22/2. for London.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Burriana 22/2. — Sara, Jensen, ank. Odense 25/2. — Helene, Sørensen, ank. Tynen 20/2. — Ragnhild, Schultz, pass. Gibraltar 20/2. — Valborg, Hansen, ank. Tynen 25/2. — Estrid, Hansø, afg. Aalborg 22/2. — Agnete, Dam, ank. Rendsburg 21/2. — Gunhild, Hansen, afg. Kolding 22/2. — Alice, Jørgensen, ank. Brake 25/2.

Dansk Rederi-Aktieselskab. Nordpol, Holst, afg. Libau 24/2.

Europa. Europa, Hansen, afg. Barry 22/2. — Belgien, Nielsen afg. Newport 28/2. — Frankrig, Friis, ank. København 21/2.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Oran 21/2. Alf, Clausen, afg. Grangemouth 26/2.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Norfolk 16/2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Kragerø 22/2. — Urania, Clausen, ank. Marbella 22/2. — Svend, Schmidt, afg. Randers 22/2.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, pass. Ushant 21/2. — Nordland, Larsen, afg. Methil 15/2. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 25/2. — England, Andersen, ank. Middlesbro 23/2.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Bathurst 16/2. — Nelly, Clausen, afg. Newcastle 20/2. til Santa Cruz. — Fanny, Duhn, afg. Swansea 22/2. til Bayonne. — Lilly, Sørensen, afg. Newcastle 25/2. til Blyth. — Alexy, Sørensen, afg. Klaksvig 22/2. til Newcastle. — Dagmar, Clausen, ank. Furillen 25/2. — Mary, Sørensen, ank. Bilbao 20/2.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejoff afg. Methil 19/2.

Skardia. Gullfaxe, Pedersen, afg. Korsør 21/2. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 22/2. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Gjedser 22/2. til Burntisland.

Rodby Havn. Freja ank. Burntisland 23/2.

(Fortsættes Side 103.)

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

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

»Efterretninger for Søfarende« omlægger Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

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

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

I. Østersøen.

303. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Ronne. Trindalen. Somærke atter udlagt. Den hvide Slæge med 3 nedadvendte Koste paa SW-Siden af Trindalen og for Ronne Havn er atter paa Plads. 53° 05' (43°) N. 14° 41' (15°) E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3045. Kjøbenhavn 1912.)

304. Finland. Bottnische Bugt. Aho Distrikt. Ingeniør Petterson Fyr forandret. Ingeniør Petterson Lynfyr paa Selö Rev er forandret saaledes, at Lyset nu er:

1. hvidt i Fejlinger fra 39° til 149°;
 2. grønt i — 149° - 160°;
 3. hvidt i — 160° - 163°;
 4. rødt i — 163° - 201°;
 5. hvidt i — 201° - 242°;
- c. 60° 15' N. 21° 54' E.

305. Tyskland. Pillau. Skytning. Fra den 1ste til den 15de Marts 1913 skydes der ud over Søen mellem Kl. 8 Fm. og Kl. 4 Em. fra Landet mellem Baummiske og Skydebaerne ved Pillau.

Under Skytningen er et gult Flag hejst paa Klitterne N. for Kystbatterierne, og det er da farligt at komme Kysten mellem Neuhaus Udsigtsturm og Herrehøden ved Pillau nærmere end 4000 m. Pillau Havn: 54° 38½' N. 19° 54' E.

306. Tyskland. Greifswalder Bøiden. Friesendorfer Haken. Fyr atter tændt. Friesendorfer Haken Fyr er atter tændt. 54° 11' 59" N. 13° 42' 32" E. (Se »Efterretninger for Søfarende Nr. 217. Kjøbenhavn 1913.)

307. Tyskland. Flensborg Fjord. Lystønder udlægges. I April 1913 sker følgende Forandringer i Afmærkningen af Flensborg Fjord:

- 1) Den røde Spirtønde D ombyttes med en Lystønde.
 - 2) Ved Brennstoff Huk udlægges en Lystønde. Disse 2 Lystønder viser hvidt Tre-Blink hver 12 Sek. Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3. Sek.
 - 3) Den sorte Spidstønde 2 ombyttes med 1 Lystønde, der viser rødt To-Blink.
 - 4) Den sorte Spidstønde 3 ombyttes med 1 Lystønde, der viser hvidt To-Blink.
- Disse 2 Lystønder viser To-Blink hver 7 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1. Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3. Sek.

Tønde D: c. 54° 51½' N. 9° 37' E. (Kort Nr. 117, 157, 243 og 253.)

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

308. Danmark. Store-Bælt. Kallundborg. Havnearbejder. Fyr ombyttes midlertidigt. Paabud. Omrent den 15de Marts 1913 paabegyndes Ombygningen af det E.-lige Havnehoved ved Kallundborg Havn.

330. Spanien SW.-Kyst. Cadix Indsejling. Vrag uskadeligt. Vraget af Fiskertøjet, som laa c. 2 Sm SW.-lig for Placer de Rota, er uskadeliggjort af Søen. 36° 36' N. 6° 23¼' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1293. Kjøbenhavn 1911.)

331. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Vrag afmærket. En Lystønde, der viser rødt, last Lys, er udlagt i 11 m Vand c. 15 m S. for Vraget af Lægteren Bombay.

Lystønden ligger 246¾° (misv. W. ¼ S.) fra Monomoy Point Fyr og 329¾° (misv. N. t. W. ½ W.) fra Nantucket (Great Point) Fyr. Der er 2,4 m Vand over Vraget. Monomoy Point Fyr: 41° 33½' N. 69° 59¾' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 195. Kjøbenhavn 1913.)

332. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Cross Rip Fyr-skib atter udlagt. Cross Rip Fyrskib Nr. 5 er atter udlagt, og Reservefyrskib Nr. 6 er inddraenhavn 1912.)

333. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Pawtuxet Cove Fyr nedlagt. Pawtuxet Cove Fyr er nedlagt. 41° 45' 35" N. 71° 23' 12" W.

334. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New London. Vrag afmærket. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt 217° (misv. SW. ¼ W.) fra New London Ledge Fyr og 284° (misv. NW. t. W. ¼ W.) fra North Dumpling Fyr.

Tønden ligger i 10 m Vand 45 m S. for Vraget af Massachusetts, over hvilket der er 5,4 m Vand. New London Ledge Fyr: 41° 18' 21" N. 72° 04' 39" W.

335. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Bridgeport. Vrag afmærket. En vandret stribet Spirtønde er udlagt i 7,4 m Vand ved Vraget af Lægteren John A. Wheeler, som ligger i Indløbet til Bridgeport Havn 213° (misv. SW. ¼ S.) fra Bridgeport Harbor Fyr og 115¼° (misv. SE. ¼ E.) fra Black Rock Fyr.

Tønden ligger c. 20 m SW.-lig for Vraget, over hvilket der er 3,4 m Vand. Bridgeport Harbor Fyr: 41° 09' 24" N. 73° 10' 49" W.

336. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Negro Point Fyr og Taagsignal-Station oprettet. Negro Point hvide Fyr med En-Formørkelse hver 2 Sek. er tændt. Flaammens Højde: 10 m.

Taagsignal gives med Klokke, To-Slag hver 15 Sek. 40° 46' 52" N. 73° 55' 40" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 116. Kjøbenhavn 1913.)

337. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Elizabeth Floden. Afmærkning forandret. 1) Bush Bluff Shoal Spirtønde 5 A er ombyttet med en Stumpstønde.

2) Tanners Point Spirtønde 7 er ombyttet med en Stumpstønde. 36° 54' 10" N. 76° 20' 13" W.

338. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Cumberland Sound and Ferdinandina Harbor. Indsejling. St. Marys River Fyr. Tænding opsat. Tændingen af St. Marys River hvide, faste Fyr er opsat indtil videre. 30° 43' 36" N. 81° 29' 35" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 46. Kjøbenhavn 1913.)

VII. Meksikanske Havbugt, Karaiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

339. Mexiko. Tampico. Fyr forandret. Fyret paa N.-Dæmningen ved Tampico er erstattet af et ubevogtet grønt, fast Fyr, da Dæmningen og det gamle Fyr er ødelagt af Søen. Flaammens Højde: 9 m. Synsvidde: 2. Sm. 22° 16' N. 97° 49' W. (97° 47¾' W. ilg. eng. Kort.)

340. Karaiske Hav. Honduras Bugt. Swan Islands. Skær fundet. Et Skær med 6,4 m Vand er fundet ud for W.-Enden af Western Swan Island, 2680 m 269° (misv. W. ½ S.) fra Flagstangen.

Skæret er c. 90 m i Diameter; lokalt kendte Folk meddeler, at der kun er 5,4 m Vand over det. Skibe, der stikker mere end 5 m, bør ikke gaa inden for dette Skær.

Swan Island Fyr: 17° 24' N. 83° 57' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2427. Kjøbenhavn 1911.)

341. Cuba S.-Kyst. Cienfuegos Bugt. Afmærkning forandret. 1) Den røde Spidstønde Nr. 2 ud for Punta de Pascaballos er permanent inddraget. 22° 09¾' N. 80° 27¾' W.

2) Den røde Baake paa den W.-lige Del af Milpa Baake og den sorte Baake paa E.-Enden af Jucaraal Baake er permanent nedlagt.

342. Brasilien. Santa Anna Fyr. Advarsel. Da det røde Blink i Santa Anna veksellende hvide og røde Blinkfyr er af meget ringe Styrke, kan Fyret komme til at vise sig med samme Karakter som Kap Frio Fyr, nemlig: Hvidt Et-Blink hver 20 Sek.

Det grønne, faste Fyr paa E.-Moleus Hoved omlyttes — samtidig med Ombygningens Paabegyndelse — midlertidig med en grøn Lanterne, der stadig vil blive vist fra den S.-ligste Spids af Brosterne. Flammens Højde: 3 m. Efter endt Ombygning vil det gamle Fyr blive vist fra Yderenden af det ombyggede Brovold.

Det pålægges at navigere med Forsigtighed ved Indsejlingen. Fyret: 56° 40' 37" N. 110° 05' 38" E. (Kort Nr. 220, 227 og 231. Havne-Lods, Side 64. Fyr-Fort. Nr. 263.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

309. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Alra Hage. Sømarkeks Beliggenhed. Den røde Stage med Korf W. for Alra-Hage staar 1, Sm 243 2/3° (misy. W. t. S. 2/3 S.) fra Alra Mølle. 55° 50' (56°) N. 10° 01' (40°) E. (Kort Nr. 117, 156, 227 og 242.)

310. Danmark. Kattegat. Isøfjord. Lamme-Fjord. Sildinge Mølle eksisterer ikke. Mærket »Sildinge N.-lige og S.-lige Mølle eksisterer ikke mere.

Mærket »Sildinge N.-lige Mølle holdt mellem Kongens Skov og Husene paa Kongssøen, der ledte fri af Søvslbjerg-Rey, bortfaldet. N.-lige Mølle: c. 55° 49' N. 11° 40' E. (Kort Nr. 151, 156 og 211. Danske Lods, Side 521.)

311. Danmark. Kattegat. Tangen. Lys- og Fløjstønde efter i Orden. Tangen Lys- og Fløjstønde viser efter hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7 1/2 Sek. 56° 39' (50°) N. 10° 59' (00°) E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 267. Kjøbenhavn 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

312. Nordsøen. Borkumriff. Fyrskib W. Vrag. Ifølge Telegram fra »Marineamt i Berlin« er der sunket følgende Dampere W.-hig for Borkum-Riff Fyrskib:

1) Vraget af Damperen Kiruna ligger i 87 m Vand paa 53° 52' N. 5° 08' E.
2) Vraget af Damperen Christiania ligger paa 53° 41' N. 5° 42' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 274. Kjøbenhavn 1913.)

313. Norge. Sandnøre. Flaaver. Julkehaen. Minde Dybde. En Grund med c. 2% m Vand er rapporteret at ligge c. 100 m NE. t. N. 1/4 N. for Julkehaen, som har 7,5 m Vand. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Julkehaen: 62° 21' N. 5° 24' E.

314. Danmark. Vorpør Læmøle. Fyr midlertidig slukket. Fyret paa Vorpør Læmøle er slukket. Det vil snarest blive tændt igen. 56° 57' (33°) N. 8° 21' (30°) E.

315. Danmark. Graadby. Toppund Lystønde efter udlagt. Toppund Lystønde er efter udlagt. 55° 30' (08°) N. 8° 21' (31°) E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 98. Kjøbenhavn 1913.)

316. Tyskland. Elben. Oplysning om Vrag. Bjærgningsarbejderne ved Vraget af Vandalia er efter genoplagt.

De 3 smaa grønne Spidstønde er inddraget. Bjærgningsarbejderne viser 2 sorte Kugler eller 2 hvide Lanterner (den ene over den anden) paa den Side de skal passeres. Vraget kan passeres paa begge Sider; det skal passeres med langsom Fart, og man skal benytte det Løb, hvorved man faar Vraget paa Bagbords Side under Passagen. 53° 45' N. 9° 24 3/4' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 180. Kjøbenhavn 1913.)

317. Tyskland. Weser. Bremehaven. Fyr slukkes midlertidig. Lystønde udlægges. Fyret paa N.-Molen ved Indløbet til Alten Haken, som viser rødt, fast Lys over Farrandet, slukkes i Løbet af Februar d. A., da Molen skal ombygges.

Ved Molelovedet udlægges midlertidig en Lystønde, der viser rødt Lyndfyr. 53° 32 3/4' N. 8° 34 3/4' E.

318. Holland. Zeegat van Zieriksee. Roompot. Almærkning forandret. I Roompot er Stumpende Nr. 5 blevet forsynet med en afkortet Kogle; Tønden ligger nu i 6,5 m Vand paa 51° 36' 26" N. 3° 38' 04" E.

Stumpende Nr. 5a er udlagt i 3,5 m Vand paa 51° 36' 32" N. 3° 38' 22" E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2777. Kjøbenhavn 1912.)

319. England. Harwich Indsejling. Cutler Shoal. Rute forandret. Paa Grund af Flytningen af South Cutler Tønde er Ruten nu E. om Tønden paa følgende Maade:
Fra kryds af Flagstone Shoal er Kursen 199° (misy. SW. t. S.) til et Punkt, der ligger 0,5 Sm SE.-hig for South Cutler Tønde, derfra er Kursen 240° (misy. W. t. S.) indtil man træffer den tidligere Rute ud for Gork Fyrskib. South Cutler Tønde: 51° 37 1/4' N. 1° 27 1/4' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 103. Kjøbenhavn 1913.)
320. England. Smiths Knoll Fyrskib. Oplysning. Smiths Knoll Fyrskib ligger i c. 37 m

Vand ved Springtidss Lavvande. 52° 43 1/2' N. 2° 15' E. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 3018. Kjøbenhavn 1912.)

321. England. Haisbro' Fyrskib W. Vrag afmærket. Damperen Edinburgh er sunket i 1,5 Sm 273° (misy. W. t. N. 1/2 N.) fra Haisbro' Fyrskib. En grøn Vragtønde er udlagt 35 m E. for Vraget.

Et Mærkeskib, som skal passeres paa den Side hvor det viser 2 Baloner eller 2 hvide Lys, er udlagt 0,5 Sm WSW.-hig for Vraget. 52° 58' 40" N. 1° 32' 40" E.

322. England. Leman and Over. Oplysning om Lystønde. Leman and Over Lystønde, der viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 10 Sek., er rødt og hvid vandret stribet og ligger i c. 33 m Vand ved Springtidss Lavvande. 53° 09' N. 1° 58' E. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 3019. Kjøbenhavn 1912.)

323. England. Hartlepool. W.-Havn spærret, Fyr slukket. En Del af N.-Pieren ved Hartlepool W.-Havn er ødelagt; Indløbet til Havnen er ikke sikkert og derfor indtil videre spærret for Sejlsaden.

Det grønne Fyr paa N.-Pieren og Ledelytørene er slukket indtil videre. N.-Pieren: 54° 41 1/2' N. 1° 11 1/2' W.

324. Skotland. Dundee. Beacon Rock Fyr tændt. Tønde inddraget. Beacon Rock hvidt, faste Fyr er efter tændt, og den midlertidige Tønde inddraget. 56° 27 1/2' N. 2° 57' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 282. Kjøbenhavn 1913.)

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

325. England. Spithead Indsejling. Forsøgstønder inddraget. De 4 Tønder, som var indlagt i Nærheden af Nab End Lys- og Klokketønde og Warner Fyrskib, er inddraget. Nab End Lys- og Klokketønde: 50° 42 1/4' N. 0° 59 1/4' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 285. Kjøbenhavn 1913.)

326. England. Portland. N.-lige Havneindløb midlertidig lukket. Lystønde midlertidig udlagt. North Ship Channel er midlertidig lukket for Skibsfarten.
En Lystønde er midlertidig udlagt i Sm 65° (misy. E. 1/4 N.) fra NE-Bølgedyrdens Hoved »B«, der ligger paa 50° 35 1/2' N. 2° 25 3/4' W.

327. Irland N.-Kyst. Foyle. Fyr og Almærkning. 1) Lough Foyle. Paa N.-Siden af North Middle Bank er opført en sort Fyrbaake, hvortil der vises et hvidt Fyr med En-Formørkelser. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvide: 4 Sm. Fyrbaaken staar 1,5 Sm 234° (misy. W. t. S. 2/3 S.) fra Fyrbaaken ud for Moville Bank. 55° 10 1/4' N. 7° 04' W.

Ved N.-Enden af North Middle Bank ligger den grønne Tønde 0,5 Sm og den sorte Tønde 0,5 Sm 60° (misy. E. 1/4 N.) fra Fyrbaaken paa North Middle Bank.

En sort Stangbaake er opført 0,5 Sm 239° (misy. W. t. S.) og en Baake 0,5 Sm 273 1/2° (misy. NW. t. W. 7/8 W.) fra samme Fyrbaake.

2) River Foyle. Paa E.-Siden af Løbet 0,5 Sm 112° (misy. SE. 1/4 E.) fra Boom Hall tønde Fyrbaake, er opført en sort Baake, hvortil vises et hvidt Fyr med En-Formørkelser, Mounifoy Fyr. 55° 01 1/4' N. 7° 17 1/2' W.

Paa E.-Siden af Løbet mellem Boom Hall og Brook Hall er opført en Stangbaake og paa W.-Siden af Løbet en anden Stangbaake; de staar henholdsvis 0,5 Sm 290° (misy. NE. 1/4 E.) og 0,5 Sm 190° (misy. NE. 1/4 N.) fra Mounifoy Fyrbaake.

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

328. Spanien W.-Kyst. Sisargas Øerne. Fyr forandret. Det hvide Fyr med Tre-Formørkelser hver 15 Sek. paa Sisargas Øerne er slukket, og det midlertidige hvide Lyndfyr er tændt. Det viser Tre-Lyn hver 12 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1,5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 7,5 Sek. Fyret er synligt i Pejlning fra 14 1/2° til 305 1/2°. Naar man er inden for 2 1/2 Sm's Afstand, gaar Fyret i Skjul af Taget paa Stiretøningen mellem Pejlningerne 103 1/4° og 105 1/4°. Fyret staaar paa det højeste Punkt paa Øen, 200 m 108 1/2° (misy. SE. 1/4 E.) fra det gamle Fyr, og gaar i Skjul af dette i Pejlning 108 1/2°, naar man er inden for en Afstand af c. 1 1/2 Sm. 43° 21' N. 8° 50' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2956. Kjøbenhavn 1912.)

329. Spanien SW.-Kyst. Guadiana. Vrag uskadeligt. Da Løbet over Barren ved Guadiana Floden har forandret sig, er Vraget som laa omtrent i Skæringen mellem de portugisiske og de spanske Ledelytønder, ikke længer farligt for Sejlsaden. c. 37° 09' N. 7° 23' W. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 2414. Kjøbenhavn 1911.)

Man advares derfor mod at forveksle disse Fyr med hinanden. Santa Anna Fyr: 22° 26' S. 41° 42½' W.

343. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ribeira Bugt. Skær og Øer fundet. Lystønder udlagt. Ved en Undersøgelse af Ribeira Bugt og Omegnen af Gipoiá Øen er der fundet flere Grunde og Smaaber end vist i Kortene.

Ved et Skær, som ligger i Midten af Gipoiá Channel, er udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. Skæret kaldes Lage da Figueira og ligger c. ½ Sm 24° (misv. NE. t. N.) fra N.-Enden af Øen Gipoiá. 23° 01¼' S. 44° 21¼' W.

Paa S.-Siden af et Skær, som ligger omtrent midt i Løbet mellem Øen Palmeira og Øen N. for denne, er udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek. Tønden ligger 0,3 Sm 66° (misv. E. t. N. ½ N.) fra NE.-Enden af Øen Palmeira. Skæret kaldes Lage de Mauá; sagen mellem Skæret og den N. for liggende Ø Mauá er færdig. Skæret: 22° 58½' S. 44° 23' W.

344. Brasilien. Paranaguá Bugt. Lystønde udlagt. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt 0,3 Sm 350° (misv. N. ½ W.) fra Cruz Punt og 262° (misv. W. ¼ S.) fra S.-Enden af Øen Cobras. 25° 30' S. 48° 30¼' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

345. Spanien E.-Kyst. El Estacio Indsejling. Vrag uskadeligt. Vraget af Skonnerten Margarite ved Indsejlingen til El Estacio er ødelagt af Søen. 37° 44¼' N. 0° 41¼' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 856. Kjøbenhavn 1911.)

346. Italien W.-Kyst. Anzio. Baake opført. Paa Kysten E. for Anzio Havn er opført en sort Stangbaek med Trekant paa Toppen, 700 m 833° (misv. N. t. W. ¼ W.) fra Fyret paa Molen og 64¾° (misv. E. t. N. ½ N.) fra Kap Anzio Fyr, der ligger paa 41° 26' 42" N. 12° 37' 24" E.

347. Italien W.-Kyst. Castellamare. Vrag afmærket. Vraget af Sejlskibet Oromaso ligger 50 m 64° (misv. E. t. N. ½ N.) fra Fyret paa Hovedet af den ydre (W.-lige) Mole. Der er 9,1 m Vand over Vraget.

En Tønde med en sort Kugle som Topbetegnelse er udlagt ved Vraget. Man bør gaa mindst 0,1 Sm uden om Molehovedet. 40° 41¼' N. 14° 28¾' E.

348. Sicilien S. Hindring. Damperen Arta har stødt mod en Hindring paa 36° 54' N. 14° 10' E., hvorved den har mistet Skruen og Enden af Aksten.

349. Sicilien W.-Kyst. Marsala N. Scario. Lystønde flyttet. Lystønden ud for Scario Punt er flyttet og ligger nu 3650 m 95° (misv. E. t. S. ¼ S.) fra Punta Marsala Fyr paa Øen Favignana. Punta Marsala Fyr: 37° 54' 19" N. 12° 21' 58" E.

350. Østerrig-Ungarn. Tiest Bugt. Stobha. Vrag. Vraget af et Sejlskib ligger i 10 m Vand S. for Stobha Punt, 4 Sm 195° (misv. SSW.) fra Duino Fyr og 254° (misv. W. ¼ S.) fra St. Croce Kirke. Masterne er over Vandet. c. 45° 42' N. 13° 34' E.

351. Østerrig-Ungarn. Rogoznica. Dybde. Løbet i Havnen N. for Øen Rogoznica, mellem denne og den forfaldne Dæmning er 60 m bredt. Største Dybde er 6 m. Rogoznica Fyr: 43° 31' N. 15° 57' E.

352. Bulgarien. Sorte Hav. Burgas. Havn lukket. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er Burgas Havn lukket for Skipsfarten. Havnen: 42° 30' N. 27° 31' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 256. Kjøbenhavn 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

England:

N	388	South Atlantic ocean. — Islands in the South Atlantic ocean.
R	1698	England, south coast. — Dover harbour.
R	1859	England, west coast. — King road.
R	3093	Africa. — Anchorages on the West Coast of Africa.
†	1397	Atlantic ocean. — St. Paul rocks.
†	388	Atlantic ocean. — Fernando Noronha island.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. St. Vincent 18./2. til Bathurst. — London, Bom. ank. Tripoli 11./2. — Paris, Tholander, afg. Helsingør 19./2. til Burntisland. Bryssel, Kaas, afg. Sousse 22./2. til Memel.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Port of Spain 14./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. St. Thomas 12./2. til Pernambuco. — Roma, v. Thun, ank. Catania 17./2.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Huelva 24./2. — Chassie Mærsk ank. Cagliari 23./2. — Eleonora Mærsk ank. Cardiff 23./2. — Laura Mærsk ank. Paranaguá 18./2. — Lexa Mærsk afg. Newport 20./2. — Peter Mærsk afg. Bilbao 22./2. — Rosenborg afg. Methil 23./2. — Sally Mærsk afg. Ardrossan 20./2.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Blyth 19./2.

Ers. Enigheden, Jensen, ank. Kolberg 19./2. — Emanuel, Svane, ank. Hull 22./2. — Energi, Jensen, ank. Granton 23./2.

Sejlskibe.

Renne. Freja ank. Ystad 19./2. — John Hintze, Knudsen ank. Kjøbenhavn 23./2.

Svendborg. Venus, Hansen, ank. Methil 19./2. — Marie, Nielsen, ank. Tynemouth 20./2. — Jens, Jørgensen, ank. Wick 21./2. — Vesta, Poulsen, ank. Göteborg 21./2. — Valkyrien, Hansen, ank. Bielefeld 22./2. — Danmark, Huusfeldt, ank. Egenesund 21./2. — J. Kofoed, Andersen, ank. Pontrioux 21./2. — Fylla, Hansen, ank. Brest 22./2. — Dagmar, Petersen, ank. Methil 19./2. — Laurits, Dam, ank. Malmø 23./2. — Mine, Nielsen, ank. Drøbak 24./2. — Capella, Hansen, ank. London 24./2. — Confidence, Michaelsen, ank. Drøbak 25./2. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Stolpmünde 25./2.

Ers. Argus, Jensen, pass. Portland 17./2. østg. Freden, Christensen, ank. Blyth 21./2. — Fuglen, Schmidt, ank. Dover 19./2. — Phoenix, Christensen, ank. Alcoa 19./2. — Rolf, Christensen, pass. Dover 19./2. vestg. — Niels, Christensen, ank. Llanelly 20./2. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Redon 20./2. — Caroline Koek, Rasmussen, pass. Lizard 21./2. for Maracaibo. — Zakæus, Svane, ank. Kjøbenhavn 21./2. — Nanna, Østermann, ank. Kjøbenhavn 21./2. — Alfa, Albertsen, ank. Kjø-

benhavn 20./2. — Maagen, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 22./2. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Wemyss 21./2. — I. Kofoed, Andersen, ank. Lezardrieux 22./2. — Marie, Raahauge, ank. Tre-guier 21./2. — Sejerskrausen, Friis, ank. Burntisland 22./2. — Esther, Fabricius, ank. Cadiz. — H. C. Grube, Svane, ank. Pensacola 22./2. — Hamlet, Rasmussen, ank. Valencia 23./2. — Ægir, Winther, ank. Austruther 24./2. — Malfridur, Hansen, ank. Malmø 24./2. — Ingolf, Olsen, ank. Lissabon 22./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1913. — Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Søkort-Arkivet.

Nu er Tiden inde til at faa Søkort og nautiske Beskrivelser rettede og fornyede. Siden sidste Foraar er følgende nye Kort udkomne: Smaalandsfarvandet. Store Bælt. Bøgestrommen og Farvandet Nord for Fyen med Vejle og Horsens Fjorde, og i den nærmeste Tid udkommer: Isefjord, Lille Bælt og Jyllands Vestkyst. Rettelser til samtlige Bøger foreligger og udleveres gratis. Ny Fyrliste. »Efterretninger for Søfarende« 1 Kr. om Aaret. Maanedsudgaven til Indklæbning i Kort og Bøger 2 Kr. om Aaret. Abonnement tegnes paa Postkontorerne. Arkivets Kort og Bøger forhandles paa Søkort-Arkivet, Toldbodvejen 19. Kl. 9—3. Telefon Militær 176, hos Blankensteiners Eftfl., Toldbodvejen 48, Telefon Palæ 166 y, hos Boghandlere og Skibsprovianteringshandlere over hele Landet.

+	1949	Atlantic ocean. — The Rocas.
+	595	Atlantic ocean. — Trinidad and Martin Vas islets.
+	140	Japan. — Matsushima to Aomori no 0 sima.
+	2112	Borneo. — Anbong bay to Sampanganang point.
N	2678	China. — Yangtse king. Sheet II; Nanking to Tung jin.
N	2475	Scotland, west coast. — Ardnamurchan to Summer isles.
R	1528	Ireland, west coast. — River Shannon; Tarbert road.
R	1588	Mediterranean, Spain. — Anchorages on the south coast of Spain.
R	150	Mediterranean, France. — Marseille.
R	1678	Newfoundland. — Southern approach to Hare bay.
R	1713	Africa, west coast. — Anchorages on the west coast of Africa.
+	548	Uruguay. — Maldonado bay.
T		Revised Supplement to China Sea Directory, Vol. I. 1906.
Forenede Stater i Nord-Amerika:		
N	2666	West Indies. — Island of Haiti, Southwest Coast of Haiti: Port Salut Anchorage.
N	2644	West Indies. — South Coast of Cuba: Guantanamo Bay, from Entrance to Caimanera.
N	2652	West Indies. — South Coast of Cuba: Niquero Bay and Approaches; Approaches to Baliz, including Guanito Bay and Limones River.
+	377 a	West Indies. — Ports and Anchorages at the Eastern end of Cuba.
Hollandi:		
N	85	Reeden op de Noordkust van Java. Blad V, met. plans: I. Vaarwater nabij Onrust. I : 25 000. 2. Reede Batavia en haven van Tandjoeng Priok. I : 25 000.
Tyskland:		
R	56	Nordsee, Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil. I : 50 000.
R	105	Nordsee, Deutsche Küste: Eider-Mündung. I : 50 000.
R	58	Ostsee, Deutsche Küste: Küste von Pommern, östlicher Teil. I : 150 000.
R	171	Ostsee, Schwedische Küste: Aland-See und Gefle-Bucht. I : 200 000.
R	312	Suez-Kanal. I : 100 000.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 197. Gulf of Aden. Aden Outer harbour—Intended alterations in buoyage. Date of alteration. On or about the 1st March, 1913. (1) Buoy to be withdrawn: Position. On northern side of entrance to dredged channel. Lat. $12^{\circ} 46\frac{3}{4}'$ N., long. $44^{\circ} 57\frac{1}{2}'$ E. Description. A black conical light-buoy exhibiting an occulting green light. (2) Buoy on southern side of entrance to dredged channel to be altered in position: New position. In centre of entrance to dredged channel, at a distance of 280 feet. 313° (N. 46° W. Mag.). From former position. Description. A conical light-buoy exhibiting an occulting red light every ten seconds. Remarks. This buoy will be used as a fairway buoy, and will be painted in horizontal bands instead of red as at present. Note. No further Notice will be given. Variation. 1° W. (Notice No. 197 of 1913, dated 10th February.)

Charts affected. No. 3656, Aden harbour. No. 7, Aden harbour and approaches. Publications: Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1909, pages 406, 407; Revised Supplement, 1912.

No. 209. Philippine Islands—Luzon. Manila harbour—Alteration in character of a light. Position. On southern end of West Breakwater. Lat. $14^{\circ} 34\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 37'$ E. Abridged description of new light. Lt. Gn. Fl. (2), ev. 6 sec., 28 ft., vis. 9 m. Details. The occulting red light has been replaced by a group flashing white light, showing a group of two flashes every six seconds, thus:

Flash.	cellipse.	Flash.	cellipse.
$\frac{1}{10}$ sec.	$\frac{1}{10}$ sec.	$\frac{3}{10}$ sec.	$\frac{4}{10}$ sec.

Remarks. The visibility of the new light is 9 miles; the elevation is unaltered. (Notice No. 209 of 1913, dated 14th February.)

Charts affected. No. 3487, Manila and Kavite anchorages. No. 976, Manila bay. No. 2577, St. Bernardino strait to Mindoro strait. No. 2651 b, China sea, northern portion. No. 943, Molucca passage to Manila. Publications. List of Lights, Part VI, 1912, No. 688. China Sea Directory, Vol. II, 1906, page 321. China Sea Pilot, Vol. IV, 1912, page 228.

No. 211. Japan—Yezo, South Coast. Kushiro road—Details of harbour works. Position. Kushiro, lat. $42^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ N., long. $144^{\circ} 22\frac{1}{4}'$ E. Details. A breakwater now in course of construction. Note. A new edition of chart No. 991, showing this correction, will shortly be issued. (Notice No. 211 of 1913, dated 14th February.)

Chart affected. No. 991, Plan of Kushiro road. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 731; Revised Supplement, 1910.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Gimbria“

afholder den aarlige Generalforsamling **Lørdag den 8. Marts Kl. 3 Eftm.** paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1ste Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.
6. Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse til Udvidelse af Selskabets Aktiekapital.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftm., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 21. Februar 1913.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling **Lørdag den 8. Marts Kl. 4 Eftm.** paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1ste Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra Kl. 10—11 Fmd. og 1—3 Eftm., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 21. Februar 1913.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Fiona“

afholder den aarlige Generalforsamling **Lørdag den 8. Marts Kl. 5 Eftm.** paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, 1ste Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar med Angivelse af Selskabets Status til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Forslag til Anvendelse af Overskudet.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor fra 10—11 Fmd. og 1—3 Eftm., hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 21de Februar 1913.

Bestyrelsen.

Skonnerter tilsalgs.

Fol. 5668, 39 Reg., 120 dw., 5000 Kr., hvoraf 1000 Kr. kan blive indestaaende 1 Aar.
Fol. 4983, 32 Reg., 77 dw., ombygget 1911 for 3750 Kr., — bl. a. ny Garnering, Gode Sejl og Inventarier. Assureret i dansk Assurance for 6000 Kr. Sælges grundet paa særlige Omstændigheder for 4500 Kr., hvoraf 1000 Kr. kan blive indestaaende 1 Aar.

Nærmere ved

Charles Hvilsom,
København.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Tirsdag den 4. Marts 1913 Kl. 3** i Hotel „Phoenix“, Bredgade 37.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Kommitterede og Revisorer.

Mod Forevisning af Aktier eller Opgivelse af Numre paa Aktier, som er noterede paa Navn, erholdes paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 21. i Dagene fra den 22de til den 28de ds., mellem 10 og 1, Adgangskort, Stemmesedler og Regnskab.

København, den 18. Februar 1913.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet
Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Freitag den 7. Marts Kl. 3** Eftermiddag i Børsens Forsamlingslokale.

Dagsordenen er følgende:

1. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet, Forslag til Udbyttets Fordeling samt Vedtagelse af Regnskabet og Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort udleveres paa Selskabets Kontor, Kvæsthusgade Nr. 1, imod behørig Legitimation fra Mandag den 3. Marts og indtil Freitag den 7. Marts Kl. 12 Fmd.

Kjøbenhavn, den 20. Februar 1913.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Atalanta“

afholder sin aarlige Generalforsamling **Onsdag den 12. Marts d. A. Kl. 4 Eftm.** paa Hotel Dagmar med følgende

Dagsorden:

- 1) Beretning om Virksomheden i 1912.
- 2) Godkendelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af en Kommitteret og Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres mod behørig Legitimation efter Lovene paa Selskabets Kontor, Østerbrogade 80, 1ste Sal, fra den 6te til den 8de Marts mellem 11—1, hvor tillige det reviderede Regnskab ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 24de Februar 1913.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Mercur“.

Udbytte for Aaret 1912 — 5 % — udbetales fra den 20. Februar imod Aflevering af paagældende Kupons i Københavns Handelsbank.

Dampskibsselskabet „Mercur“ A/S.

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Udbytte for Aaret 1912 — 5 % — udbetales fra den 20. Februar imod Aflevering af paagældende Kupons i Privatbanken i København.

Dampskibsselskabet „Vulcan“ A/S.

Kunsthværfabrik Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshværfabrik af enhver Art.

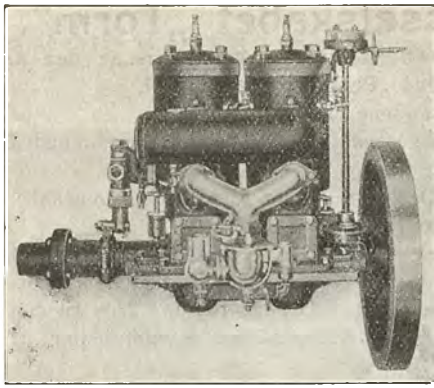
Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsanordnings
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

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

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København Privattelefon Nor



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Hjelpe-motorer
til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for enhver Stykke Støbejst
Dansk Autogen Svejsanstalt ved **Th. Lang, Kalvebod Brygge 14**
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskreise. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmédaille
København 1912.)

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.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

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.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved **H. C. Lagesen** og **John Kruse**
af **Mr. Thomas Watsons** Bog „Know your own ship“.
Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos **Blankenstejns Eftf.,**
Hr. William Jønsen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. vindbundet Eksp.

LANDMANDSBANKEN

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

De private Assurandører lim.

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Privata. Telefon-Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn
Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agentur
i de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 24. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

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

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

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. Kvæsthusgade 3, St. Teleg.-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.

Telegramadr.
„Smith.
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.



Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Tlf. Byen 2496.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedelderspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faaes hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

Skipper.

Til at føre et større Lyst-
fartøj — Kutter. 34 Reg. Tons
— søges til Foraaret en dygtig
og ædruelig Skipper. Bill.
med Afskrift af Søfartspapirer,
Anbefalinger og Fotografi snar-
rest til dette Blads Kontor
under Mrk. „322“.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf 5636. Nat Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Dæksbaad.

Ivar Hvidtfeldt, 19,20 Br.
14,10 Netto Tons, laster 75000
Pd., 12 HK., Dan Motor, vel-
udhalet med Sejl og Rigning,
4 Aar gammel, er til Salg ved
Henvendelse til
Brødrene Thomsen,
Nakke, Nykøbing Sj.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning **Kursus 5 Kr.**
Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1102

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsproviant.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søesager).

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

Grönstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adress: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG.

Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND

ansøger

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristenser

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78.

Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

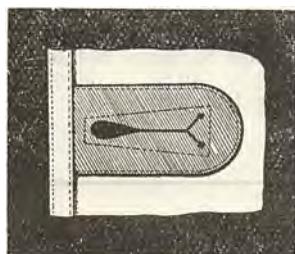
Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæs overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ARONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

BAADBSLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Forlanger — Besninger & Stænger paa Lager.

Fabr. „SCURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556

Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

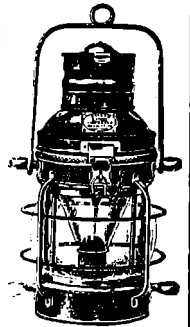
Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne
Nr. 102.

DET BEDSTE ER DET BILLIGSTE!

Loveridge's forbedrede Rørlednings Spring Buffers.

Messrs. Loveridge Ltd, Cardiff.

Glasgow 10/3 11.

Herrer.

S.S. »Kyleakin«.

Da denne Baad var ny blev den udrustet med almindelige Spring Buffers, men da disse ofte gik i Stykker og kostede Bryderi, ombyttede vi dem med Deres Patent Rørlednings Spring Buffers, som nu har været i Brug i omtrent 3 Aar, og de har aldrig voldt noget Bryderi.

Med megen Agtelse

Abram Adlie & Cousin.

Skriv efter illustreret Prislister til Fabrikantene



LOVERIDGE LTD
Skibsstyrsforretning
CARDIFF.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Marts 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
Otto Schwades Dampumpner
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossehjul og
Blokke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlævej. Frihavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



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


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


165 Kr.
Preisler
Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

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

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
Filiaal: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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

Sextanter-Kompasser
Capt. Clausens
Kontroltydemaaler
Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.



Københavns Uddampnings- og
Vesterbrogade 25 **NIELS**
Telf. 6138 **DESINFEKTIONSANSTALT.** **JENSEN**
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Dampf; fuldstændig
uskadeligt for Tojiet. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

Dæksbaad.

Ivar Hvidtfeldt, 19,20 Br.,
14,10 Netto Tons, laster 75000
Pd., 12 HK., Dan Motor, vel-
udhulet med Sejl og Rigning,
4 Aar gammel, er til Salg ved
Henvendelse til
Brødrene Thomsen,
Nakke, Nykøbing Sj.

MENGELBERGS PATENTBUREAU
Frederiksborgg. 35. Telf. Nyen 3081.

**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Skibsfører.

Ældre Skibsfører, vel anbefalet,
som i længere Tid har ført
store Sejlskibe og senere Dam-
per, søger en Førerplads snarest. Billet nrk. „Skibsfører 341“
modtager dette Blads Kontor.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsaafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

FARTØJ.

Et Fartøj paa 80—100 Tons Bæreevne, 7—8 Fod Dyb-
gaaende, søges til fast Fart i 5 à 6 Maaneder. Bruttofragt
5—6000 Kroner. Sammensteds er en 4 Aar gammel 25 HK.
Alfa Motor meget billig til Salg. Betaling for denne kan
eventuelt ske afdragsvis af ovennævnte Fragtbetøb. Hen-
vendelse med alle nødvendige Oplysninger til
C. Langballe & Søn, Aarhus.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

— Vestervoldgade 5. —

En Skipper

ønsker Fartøj at føre, som
laster c. 70—80 Tons, er mo-
torkyndig. Billet nrk. **349**
modtager Bladets Kontor.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Remington,

eneste Skrivenaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

RATIN

Stats-
anerkendt.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

**Motorfløjter • Dampfløjter**

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

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere
„Nilfisk“, Statsbanerne 5 Nilfisk, Københavns Kommune 5 Nil-
fisk etc. Støvsugeren „Nilfisk“ er uundværlig til Rengøring i
alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kahytter m. m.

Forlang Tilbud og Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30, Tlf.
København F. 8622—8655.

SKIBS-PROVIANANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

Paa Fællesrepræsentationens Møde den 1. Marts d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af den paatænkte Post som dansk Konsul for Republikken Paraguay i Asuncion. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af det danske Konsulat i Memel. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Samme med russiske Bestemmelser vedrørende Ansættelse af Handelsattachéer ved forskellige russiske Ambassader, Gesandtskaber og Konsulater. — Skrivelsen toges til Efterretning.
4. Skrivelse fra Samme angaaende Overenskomst paa Toldbehandlingens Omraade imellem Amerika og Rusland. — Skrivelsen toges til Efterretning.
5. Skrivelse fra Samme angaaende Ændringer i det Rigsdagen forelagte Forslag til Lov om anerkendte Sygekasser. — Sagen henvistes til Udvalg.
6. Skrivelse fra Samme angaaende ny Ansøger til den ledige Post som ulønnet dansk Vicekonsul i Narvik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
7. Fortsat 2. Behandling af Udkast til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. samt om Søneringsloven. — Den paagældende 2. Behandling fortættles paa et senere Møde.

Kjøbenhavn, d. 6. Marts 1913.

Undervandssignaler og Skibsfarten. De i Aaret 1904 indførte Undervands-Lydsignaler, der paa Grund af den Nytte, de har ydet Skibsfarten, nu allerede bliver anvendt af alle søfarende Nationer, yder ikke alene de med Modtagerapparater forsynede Skibe en større Sikkerhed i deres Bevægelser, skriver »Hamb. Corr.«, men de gør det ogsaa undertiden muligt for Føreren, selv i usigtbart Vejr nøje at kunne bestemme Skibets Sted og derved afkorte Vejen, hvad der betyder en Besparelse af Tid og Penge. Af en Rederiet Rob. M. Sloman jr. tilhørende Damper »Turin« for nogen Tid siden indleveret Rapport, frengaar det, at dette Skib, der er forsynet med Modtagerapparater for Lydsignaler, ved Hjælp af disse er kommet én Dag tidligere ind til Hamburg, end det ellers vilde have været i Stand til. Kaplajnen beretter derom følgende:

Paa Rejsen fra Collo (i Middelhavet) til Hamburg havde vi fra Kap Finisterre meget taaget og usigtbart Vejr, saa Undervands-Lydsignalapparaterne kom os til megen Nytte. Fyrskibene »East Goodwin«, »Terschelling«, »Borkum«, »Norderney« og »Elbe I« kunde vi ved Hjælp af Apparaterne styre nær til. Selv om ogsaa Kompassets paalidelige Visning har bidraget sit hertil, saa maa det dog ikke undervurderes, at Undervands-Lydsignalapparaterne hovedsagelig har bidraget til at bestemme Skibets Sted nøjagtigt, og derved til at afkorte Vejen, idet det ved Hjælp af Apparaterne blev muligt at opdage Fyrskibene i indtil 9 Sømils Afstand og derved nøje at bestemme vort eget Skibs Position. Saaledes kunde vi f. Eks. styre lige paa Terschelling Fyrskib, og derfra kunde vi lægge Kursen nøjagtig paa Elben, medens dette uden Apparaterne vilde have været langt mere usikkert, da man allerede ved Terschelling maa regne med en til Tider stærk Strømsætning. Ligeledes blev der styret lige paa »Elbe I« uden Lods i tykt Vejr. Uden Undervands-Lydsignalapparaterne vilde Skibet sandsynligvis først være kommet ind til Hamburg om Eftermiddagen i Stedet for om Morgenen.

Herved blev der ved Apparaternes Hjælp vundet en Arbejdsdag.

Trafikken paa Kotka. Mæglerfirmaet Cadenius & Grahm i Kotka meddeler os, at Aaret 1912 har været et Rekord-Aar for Kotka, idet Værdien af Eksporten herfra beløb sig til 35,823,478 finske Mark og Importen til 14,105,096 Mark. De vigtigste Eksportartikler er skaaret Træ, Træmasse og Papir.

Navigationen blev i 1912 aabnet den 25. April ved Hjælp af en Bjergningsdamper og sluttede først den 14. Januar 1913, da den sidste Damper forlod Havnen med Isbryderhjælp. Kotka med tilhørende Distrikt har i Løbet af den nævnte Tid været besejlet af 889 Skibe med en Netto Reg.-Tonnage af 412,764 Tons, hvoraf 570 var Damp- og 319 Sejlskibe. Af Skibene var 342 finske, 132 tyske, 134 norske, 103 svenske, 76 danske, 29 engelske, 17 hollandske, 40 russiske, 6 franske, 5 belgiske, 3 italienske og 2 spanske.

I indeværende Aar kan Skibsfarten ventes aabnet omkring Midten af April.

Trafikken paa Hamburgs Havn. I Hamburgs Havn er der i 1912 indkommet 17,999 Skibe med tilsammen 13,797,009 Netto Reg.-Tons mod 17,965 Skibe med tilsammen 13,176,000 Netto Reg.-Tons i Aaret 1911. Afgaaet derfra er 17,903 Skibe med tilsammen 13,861,000 Netto Reg.-Tons mod 17,838 Skibe med tilsammen 13,199,000 Netto Reg.-Tons i Aaret 1911.

»Hansa«.

Konsulatvæsenet. Den 31. December har Udenrigsministeriet ansat H. H. Holta af Skien som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Gesandtskabet i Kristiania.

Ved kgl. Resolution af 11. Januar er de danske Konsulatsdistrikter i Spanien fra 1. Marts blevet inddelt som følger:

Konsulatet i Alicante: Provinserne Valencia, Castellón de la Plana, Alicante og Murcia. Konsulatet i Barcelona: Provinserne Barcelona, Valeariske Øer, Gerona, Huesca, Lérida og Tarragona. Konsulatet i Bilbao: Provinserne Vizcaya, Santander, Oviedo, Guipúzcoa, Alava og Navarra. Konsulatet i Cádiz: Provinserne Cádiz, Sevilla og Huelva. Konsulatet i Coruña: Provinserne Coruña, Lugo, Pontevedra og Orense. Konsulatet i Madrid: Provinserne Madrid, León, Burgos, Logroño, Valencia, Soria, Valladolid, Zaragoza, Zamora, Salamanca, Avila, Segovia, Guadalajara, Teruel, Guenca, Toledo, Cáceres, Badajoz, Ciudad Real, Albaceta, Córdoba og Jaén. Konsulatet i Málaga: Provinserne Málaga, Granada, Almeria. Konsulatet i Santa Cruz, Tenerife: De Canariske Øer.

Det Østasiatiske Kompagni. Ved et i Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni den 27. f. M. afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der efter foretagne Afskrivinger til Beløb 1,156,000 Kr. betales 8 pCt. i Udbytte, henlægges 1 Mill. Kr. til Reservefonden, saaledes at denne derefter vil udgøre 7,750,000 Kr., og overføres i ny Regning c. 403,000 Kr.

Generalforsamlingen er fastsat til Torsdag den 27. Marts.

Det Forenede Dampskibs-Selskab. Paa et den 4. ds. afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, efter at der er afskrevet 2,563,418 Kr. og til Reservefonden henlagt 1,500,000 Kr.

at udbetale 8 pCt. Udbytte for 1912 samt at overføre til næste Aar 189,064 Kr.

Det dansk-franske Dampskibsselskab har udsendt sit Regnskab for 1912. Det fremgaar heraf, at Selskabets tre Baade tilsammen har indsejlet Kr. 132,260.39. Efter Fradrag af: Tantième til Kaplajnerne, Kommitteredes og Revisorernes Honorar, den korresponderende Reders Gage og Tantième, Renter og Kontorhold, ialt Kr. 23,602.61, bliver der et Overskud paa Kr. 108,657.78. Heraf faar Aktionærene 10 pCt. eller Kr. 16,500 og Kr. 92,157.78 henlægges til Reserve- og Amortisationsfondet. Selskabets Aktiekapital andrager fra 1ste Januar d. A. Kr. 315,000. Reservefondet beløber sig til Kr. 122,453.42, herfra gaar Udgifter til Kedelfornyelse og Survey af »Normandiet« og Tab ved Havari af »Slesvig«, ialt Kr. 48,189.12.

Dampskibsselskabet »Heimdal«. Paa et den 26. f. M. afholdt Bestyrelsesmøde blev vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen for Dampskibsselskabet »Heimdal« at udbetale et Udbytte af 12 Procent for 1912 samt at henlægge 45,000 Kr. til et Udbytte-Reguleringsfond.

Aalborg Dampskibsselskab giver 8 pCt. i Udbytte til de almindelige Aktier og 10 pCt. til Præferenceaktierne for det forløbne Aar.

Sejladsen paa Saloniki. Saloniki, 4. Marts. Havneautoriteterne har anordnet, at Fyrene paa Kysten af den chalkidiske Halvø atter skal tændes.

(Ritz. Bur.)

Sejladsen paa Riga. Riga, 1. Marts. I Riga-Bugten sidder henved 30 Dampskibe fast i Isen. Der er afgaaet Isbrydere herfra til Assistance. (Ritz. Bur.)

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Balkankrigen. I Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel har det tyrkiske Udenrigsministerium ved Cirkulære af 20. f. M. meddelt, at den nuværende Krigsskueplads omfatter Kyststrækningen fra Sarosbugten, en Bugt i det ægæiske Hav Nord for Gallipolihalvøen, til Ayvalik, en Havnestad i Lilleasien lige ud for Mitylene, samt de mellemliggende Havne, og samtidig advaret imod, at Mandskabet paa neutrale Skibe, der befinder sig i de paagældende Farvande, gaar i Land paa bemeldte Kyststrækning, da de udsætter sig for, at de tyrkiske Tropper anser dem for at tilhøre fjendtlige Troppestykker.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 4. Marts.

Danske Farvande.

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

Roskilde (28.) Havnen: sammenpakket Sjø- og Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Meldt Isfri. Løgstør. (3.), Stege (3.).

Svenske Farvande.

Gefle. Helt lukket.

Ørskær. Søen: isfri.

Søderarm. Søen til Furusund: isfri.

Sandhamn. Søen: isfri. Til Stockholm: ubetydeligt Is.

Strömstad. Idefjord: Fastis, Rende holdes aaben af Isbryder.

Tyske Farvande.

Neufahrwasser. Isfri.

Swinemünde. Strømmen: Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Inderhavnen: løs Sjø- og Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Forhenværende Generalkonsul Johan Hansen.

Den 28. Februar er fhv. Generalkonsul Johan Hansen sen. af det store og ansete Skibsrederfirma C. K. Hansen efter nogen Tids tiltagende Svaghed, afgaaet ved Døden i en Alder af 75 Aar.

Med denne dygtige og højt ansete Skibsreders Død er et saare virksomt og velsignelsesrigt Liv afsluttet. Allerede i 1857 indtraadte den, den Gang, 19aarige unge Mand som Associé i sin Faders Skibsreder C. K. Hansens Virksomhed, hvor han snart blev en skattet Medarbejder og en ledende Kraft. I 1863 løste Johan Hansen Grossererborgerskab, og han har saaledes netop fornylig kunnet fejre sit 50 Aars Jubilæum som Grosserer. I 1868 blev han ved sin Faders Død for en Tid Eneindehaver af Forretningen, i hvilken dog snart daværende amerikansk Vicekonsul Oluf Hansen blev optaget. Allerede i 1860'erne overtog C. K. Hansen & Søn Agenturerne for de engelske Dampskibsruiter, som den Gang aabnedes paa Kjøbenhavn, hvorved Firmaet kom i en stadig og intim Forretningsforbindelse med store engelske Firmaer, deriblandt Thos Wilson, Sons & Co., Hull, og James Currie & Co., Leith, der fortsættes den Dag i Dag. I hvilken Anseelse Firmaet har vundet sig i engelske Kredse, fremgaar maaske bedst af den Omstændighed, at den berømte engelske Statsmand Gladstone to Gange under sine Ophold i Kjøbenhavn i 1883 og 1894 aflagde Besøg hos det ansete Firma. Dette, der i de første Aar særlig havde lagt sig efter Kulforsyning til forbisejlende Skibe, Havariagentur og Befragtning, lagde sig efterhaanden mere og mere efter egen Rederivirksomhed. Under C. K. Hansen & Søns Auspicier stiftedes de bekendte Dampskibsselskaber: Dannebrog i 1883, Dampskibsselskabet af 1896 i 1896 og Neptun i 1901. Senere har Firmaet ogsaa overtaget Ledelsen af Dampskibsselskaberne Skjoldborg og Høneborg, saaledes at det nu raader over 41 Dampskibe med en Brutto Reg.-Tonnage af 83,551 Tons.

Efter Vicekonsul Oluf Hansens Død i 1897 optog Generalkonsul Johan Hansen sine to Sønner, daværende Vice-Konsul Johan Hansen og Grosserer Robert Hansen i Firmaet. Af disse døde Grosserer Robert Hansen for et Aarstid siden; den forhenværende Handelsminister Johan Hansen er saaledes nu Ene-Indehaver af Firmaet.

Den afdøde Generalkonsuls Interesser var udenfor Forretningen navnlig knyttet til forskellige, almene, velgørende Institutioner. Han har saaledes været Bestyrelsesmedlem i Kirkelig Forening for indre Mission i Kjøbenhavn, Værnehjemmet Bethania og den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Sømænd i fremmede Havne.

Afdøde, der har været østerrigsk-ungarsk Generalkonsul i en meget lang Aarrække, var Ridder af Dbg. og Dbmd. og desuden dekoreret med flere udenlandske Ordener. Hans Bortgang vil vække Vemod og Deltagelse i meget store Kredse baade her i Landet og i England.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Baade med Hensyn til Lufttemperatur og Vindforhold viser Marts en Overgang fra Vinter til Foraar. Ganske vist er Marts endnu ret stormfuld, men med Undtagelse af Golfstrøms Omraadet Vest for 50° V. Lgd. er den dog betydelig mindre stormfuld end Januar og Februar. Troen paa Jævnløbsstormene har ikke nogen Berettigelse for Nordatlantehavets Vedkommende. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket er i det væsentlige den samme; lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske Maksima ved 25°—30° N. Brd.; blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt bleven mindre, og i Overensstemmelse dermed har Vestenvinden paa de store Damperruter tabt en Del i Styrke og Hyppighed. Paa disse Damperruter træffer man dog væsentligst Vindsystemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Sm., der bevæger sig fra den amerikanske til den europæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de anticykloniske oftest Syd for Damperruten.

De laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde forekommer i Marts ikke mere saa overvejende paa Oceanets Midte paa 40° V. Lgd., men derimod ofte paa 60° V. Lgd. Ved den amerikanske Kyst hersker ligesom i Vintermaanederne stærke, nordvestlige Vinde.

NØ-Passaten blæser nu ogsaa frisk paa den afrikanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin forholdsvis største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppigheden for Støvfald og diset, usigtbar Luft er sammenlignet med Februar taget meget stærkt af; kun 6 eller 7 pCt. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatoreale Passatgrænse har nu sin sydligste Belliggenhed i Aarets Løb. 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 heftigst som Uvejrsbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taaagehyppigheden er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geografisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCt., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCt., d. v. s. c. 50 Taagetimer om Maanedens. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taaage næsten slet ikke.

Is. Gennemsnitsgrænsen berører i denne Maaned den udgaaende Rute for Amerikadampere og gaar fra 47°

N. Br. og 47° V. Lgd. til 42°,5 N. Br. og 53° V. Lgd. Fra nu af maa man i høj Grad have sin Opmærksomhed henvendt paa mulig Drivis.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de indtil 18. Februar indløbne Ismeldinger, at der allerede i Januar Maaned ved New Foundlands Ø.-kyst, paa New Foundlandsbankerne og ogsaa Øst derfor er truffet Drivis.

Den rapporterede Is bestod dels af Skodser og Flager i stor Mængde, dels ogsaa af Isbjerge.

En Melding af 9. Januar om et truffet Isbjerg paa 48,0° N. Br., 34,7° V. Lgl. synes ikke troværdig.

Damperruterne for Nordatlantehavet er uforandrede fra forrige Beretning.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en temmelig kraftig vestgaaende Strøm; udprægede Modstrømninger mod Øst forekommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Sydkysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst langt sjældnere. I Mexiko Bugten forekommer Forsætninger i alle Retninger, og nogen konstant Strøm lader sig ikke paavise. I Florida Strædet forekommer Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Sm. i Etmaalet.

Fragtmarkedet.

I de fleste Retninger gaar det i Øjeblikket lidt trent med Befragningerne, men Markederne viser ingen nævneværdige Forandringer, og nogle mener, at Stilheden kun er af forbigaaende Natur og delvis skyldes de nær forestaaende Paaskehelligdage. Som det er nu, er der imidlertid ingen Grund til Klage for Rederne, thi alle Markeder er stadig paa et særdeles lønnende Niveau, naar lige undtages Middelhavet og Sortehavet, som lader en Del tilbage at ønske. Endvidere er Østersøen meget mat pr. prompt, men til Gengæld lover dette Marked og Hvidehavet særdeles godt for den kommende Sæson. Der blev sluttet i Ugens Løb som følger:

Østen. Hvede fra Australien 37/ à 37/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Marts. For Ris fra Birma betalles 31/3 til Weseren pr. April, 30/ til Holland pr. Marts. Bassein/U. K. eller Kontinentet (O. C.) 31/6, Annullering 22. Marts, Moulmein og Rangoon/Moss og Göteborg 37/6 med Annullering 5. April. Bangkok til U. K. eller Kontinentet 33/ én, 33/6 to Lossehavne. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 19/6 én, 20/ to Havne (÷ 2 pCt.) pr. Begyndelsen Maj. Bombay/Marseille, Genua, Hull eller Antwerpen 23/ Dødvæglbasis én, 24/ to Lossehavne pr. 1.—20. Marts.

Sortehavet etc. Korn Nikolajeff/London eller Rotterdam 10/, Hamburg eller Weseren 10/6, Marseille Frcs. 13 pr. medio Marts. Novorossisk 9/6 N. C. eller »any«, 10/ Hamburg, option Norge 2/6 ekstra, prompt. Sulina/Veslitalien Frcs. 14 pr. prompt. Azow/Rotterdam 11/6, 3 d. mindre Byg, 20. Marts—10. April. Erts fra Poli til Rotterdam 11/6 pr. Marts, 14/ Maryport, fri Lægterage, prompt.

Middelhavet. Erts Alger/Rotterdam 4/10½, 1,000—1,000 (3,200), Bougie/Cardiff 5/1½, Carthagen/Middlesbro 6/4½ à 6/6, Porman/West Hartlepool 6/6 (2,600), alt pr. prompt. Fosfat Bona/Hamburg 6/9 (3,000), Tunis/Hamburg 7/6 (2,000) pr. Marts. Svovl Sicilien/St. Petersborg 9/9 pr. Slutningen af Marts, (2,600). Erts Bilbao/Middlesbro 5/3, Herrenwieck 7/6, Stockton 5/7½, Rotterdam 5/.

Nordamerika. Korn Baltimore/Rotterdam 3/1½ pr. Marts, Avonmouth eller Rotterdam 2/10½ à 3/ pr. 1ste Halvdel April. Portland (Me.)/Hull 2/10½ pr. Juni. Planker Miramichi/Glasgow 54/, Belfast 55/, Sharpness 56/3 pr. Maj. Golfen/U. K. eller Kontinentet 19/6, Danmark 20/6 én Lossehavn paa Netto Charter pr. Marts. Savannah til udsøgt Havn 47/6, Form »O«, Marts—April. Tømmer fra Golfen 165/ River Plate. Kasseolie New York/Australien (fire Havne) 33 Cents pr. April.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen/ U. K. eller Kontinentet c. 25/ O. C., ganske prompt, 24/ à 24/6 pr. 10.—31. Marts, fra Buenos Aires eller La Plata 24/ pr. 1.—25. Marts. Fra Bahia Blanca betalles 25/3, Anulering 20. Marts, alt med 6 d. Reduktion for direkte Havn.

Østersøen. Riga har fremdeles intet at byde paa pr. prompt og de andre russiske Pladser næsten intet. Libau og Windau slutter en lille Smule til 9 d. Havrebasis Rotterdam, 10½ d. London, 11 à 11¼ d. Antwerpen, 1/1 Rouen. Windau/Ghent Frcs. 30 pr. Favn Kortprops, Hll. 16 pr. Tylt Kappbjælker, Terneuzen Frcs. 29 Favn Pulpwood, Frcs. 32 Kortprops Calais. Mindre Dampere placeres fra nordtysk Havn til c. Mk. 7 pr. Ton tungt Korn til Belgien, Mk. 8 Dunkerque.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth sluttedes til 6/3 Nakskov (1,050), 6/ Vejle (2,000), 6/ Kiel (1,000); 6/3 Lübeck (2,000), 6/3 à 7/ Nordnorge (2,000—2,500), 6/6 Østnorge (600), 8/3 Gibraltar (3,000), 10/ Genua (2,000—3,000), 10/3 Savona (5,000), 9/6 Las Palmas eller Teneriffa (3,000), 11/6 Port Said (5,000). Hull/Kronstadt 6/4½, f. o. w. (3,000), Randers 6/3 (950), Grimsby/Aarhus 5/9 (1,600). Fra Firth of Forth 7/6 Norrköping (1,800), 6/3 à 6/6 Libau (1,900—2,400), 5/9 Aalborg (1,300), 6/3 Dieppe (1,100), 13/ à 13/3 Triest.

(Skrevet den 4. Marts 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge været mal for Laster fra Danmark, Tyskland og Vestsverrig, hvilket Forhold vedvarer, medens Østnorge har optaget flere Sejlere for Træ-, Feldspath- og Islaster til ret acceptable Rater for prompt og April Lastning, men da dette Omraade, Østnorge, kun er indskrænket for den endnu fragtlige Tonnage, har det sine Vanskeligheder med at placere disse for Fragter, der med de stadig stigende Udgifter vil kunne kaldes acceptable, naar ikke Bedring i de øvrige Lande indtræder før Vandaabning i Sydbotten.

Fra Bottenhavet er ogsaa i Ugens Løb sluttet nogle Skibe for England og Frankrig til acceptable Rater.

Returfragter Vest fra er vedvarende matte, idet der mangler Kullaster, hvilket de enkelte Befragtere benytter sig af og byder 10/ lavere pr. Keel til aabne Havne, ligesom Claylaster ogsaa betinger lavere Fragter.

Angaaende de mindre Skibe er det stadig noget trevent med Foraarsbefragtinger. Danzig har for Rug sluttet 6 M., saaledes samme Rate, som Königsberg noterer for Rugbasis; Stolpmünde noterer 5¼ M. ligeledes for Rug; Stralsund Greifswald ligger uforandret, og Lübeck slutter til Danmark og Sverig, nærmest for Salt 4 M., men har ikke overdrevent mange Laster. Hamburg og Bremen er begge noget mindre livlig i Aar; Grunden hertil skal være, at Dampferfragten fra Amerika til disse Pladser er sat op, og at det er billigere at omlade i danske Havne. Sverig er stadig i Markedet med Stenlaster, men smaa Rater noteres der kun foreløbig. Danmark er fra Provinserne flov og har kun lidt fremme; omkring 10. ds. ventes til Nyborg Dampfer med en Del Majsomladninger, særlig til andre Provinshavne. Kjøbenhavn, som i disse Dage er ret flovere, sluttede bl. a. Raajern til Bogense 20 Øre, Oljekager til Masnedsund 15 Øre, Nekso 18 Øre, Majs til Bogense 18 Øre, Hasle 16 Øre.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholdt sin sædvanlige aarlige Generalforsamling Tirsdag den 25. Februar.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, bød Forsamlingen Velkommen.

Overretsassessor Timm valgtes til Dirigent.

Formanden gennemgik derefter Foreningens reviderede, trykte og omdelte

Regnskaber

for Aaret 1. Januar—31. December 1912.

Foreningens og Understøttelseskassens Regnskaber balancerede med Kr. 25,722.85 paa Indtægts- og Udgiftsside. Af de største Indtægtsposter kan fremhæves Kr. 7,840 i Lejeindtægter af Gaarden ved Holmens Kanal, Kr. 2,055 i Indtrædelsesafgift af 13 ny Medlemmer og Kr. 1,853 i Kontingent af Foreningens Medlemmer. Understøttelseskassens største Indtægtspost var Kr. 3,106.50 i Renter af Aktiver og Kontanter i Banken.

Af Udgifterne beløb Administrationsomkostninger, Gager, Formandens Kontor og Bolig, Tryksager o. s. v. sig i alt til Kr. 6,557.29. Renter af Ejendomsprioriteten, Skatter, Afgifter, Reparationer m. m. udgjorde i alt Kr. 3,999.66. — Af Understøttelseskassen havde 6 Skibsførere og 19 Enker i Stiftelsen faaet tilsammen Kr. 775 i Nytaarsgave. Ni gamle Medlemmer havde faaet hver 75 Kr. i Understøttelse, 45 Enker hver 50 Kr., 3 Børn hver 20 Kr., og desuden var der givet 230 Kr. i ekstraordinære Understøttelser.

Skipper Stiftelsens Regnskab balancerede med Kr. 37,518.18 paa Indtægts- og Udgiftsside. Lejeindtægterne udgjorde Kr. 9,770, Renter af Obligationer m. m. Kr. 6,066.50, Andel i Legater 1,860 Kr. og Arv efter Oldermænd, Kaptajn Leth Kr. 9,895. Af Udgifterne udgjorde Prioritetsrenter Kr. 3,250, Skatter og Afgifter m. m. Kr. 2,268.39, Lejegyldtgørelse Kr. 4,000 og Reparationer Kr. 3,109.39.

Skipperforeningen ejede den 31. December 1912 i alt Kr. 520,040.40. Gaarden ved Holmens Kanal er opført til Kr. 90,000, men Prioritetsgælden udgør Kr. 37,000. Stiftelsens Bygning paa Hjørnet af Viktoria- og Istedgade samt Gasværksvej er opført til Kr. 286,900 med en Prioritetsgæld af ialt Kr. 74,000. Foreningens, derunder ogsaa Stiftelsens og Understøttelseskassens øvrige Formue er for største Delen anbragt i forskellige Kreditforenings-Obligationer.

Desuden er der til Foreningen henlagt 24 Legater med Kapitaler, der tilsammen beløber sig til Kr. 339,100. Over Legatindtægterne og disses Anvendelse forelaa reviderede og trykte Regnskaber lige som over de siden Stiftelsens Oprettelse til Friboliger skænkede betydelige Kapitaler. Den Hjælp, der er ydet i Form af Fribolig eller Afslag paa Leje, kan ansættes til en samlet aarlig Sum af c. Kr. 9,700. Desuden er der af Stiftelsens Midler ydet Kr. 4,000 i Huslejegyldtgørelser.

Forskellige Meddelelser.

Formanden bemærkede, at da der i sin Tid var Tale om Stiftelsens Oprettelse, tegnede daværende Langsoldermænd, Kaptajn Leth sig for et Bidrag dertil af 5,000 Rigsdaler, og dette Beløb blev indsat i Overformynderiet. Hans Husholderske skulde imidlertid nyde Renterne deraf, saa længe hun levede, og derefter hans 6 Broderbørn, hvis de overlevede hende. Leth var Oldermænd fra 1852—1857. Husholdersken døde i Fjor, og da var, hvad Leth syntes at have forudset, hans 6 Broderbørn alle døde, og Stiftelsen modtog da Arven efter ham, Kr. 9,895.01, hvorfor købtes 10,000 Kr. Obligationer i Kreditkassen for Landejendomme til Leths Legat. Efter Anmodning af Dansk Navigatorforenings Bestyrelse, har Skipperforeningen overtaget Bestyrelsen af »Dansk Navigatorforenings Legat« stort Kr. 4,318.54. — Ved Kaptajn Breiningers Testamente er der tillagt Foreningen et Legat paa Kr. 5,000, et paa Kr. 7,000 samt et paa Kr. 500., i alt Kr. 12,500. — De fire Søforsikringselskaber har, som sædvanligt, hver skænket Foreningen Kr. 200; ogsaa andre har ydet Gaver.

I 1912 er 13 ny Medlemmer indtraadt i Foreningen, 8 Medlemmer er afgaaet ved Døden og Medlemsantallet var den 1. Januar 1913: 129. — Man mindedes de bortgaaende Medlemmer, og Forsamlingen rejste sig, medens Formanden oplæste deres Navne.

I øvrigt oplyste Formanden, at saavel i Foreningens Bygning som i Stiftelsen er alt i god Orden, man har gode Lejere, og alt er udlejet, fra regnet de 26 Friboliger i Stiftelsen. Det kunde være ønskeligt at faa lidt højere Leje, men det har ikke kunnet lade sig gøre.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Bestyrelsesvalg.

De efter Tur fratrædende 3 Repræsentanter: O. Hansen, C. F. J. Schmiegelow og O. Tidemand genvalgte enstemmigt. Revisorerne P. T. M. Folkmann og L. L. Johnsen genvalgte ogsaa enstemmigt ligesom Revisor-Suppleant H. S. A. Olsen, medens C. V. G. Søbye enstemmigt valgtes til Suppleant i Stedet for J. J. Benedictsens, der ønskede at trække sig tilbage.

Formanden bragte ham en Tak for hans mangeaarige Arbejde for Foreningen.

Navigator-Uddannelsen.

Formanden udtalte, at Spørgsmaalet om en fyldigere Uddannelse af Skibsførere og Styrmand har staaet paa Dagsordenen i mere end det halve af en Menneskealder uden endnu at være naaet til Løsning. Der har været nedsat flere Kommissioner om Sagen uden at der opnaaedes noget Resultat. Den næstsidste opnaaede ikke Enighed om Sagen. I den sidste Kommission, der blev nedsat i 1911, opnaaedes der imidlertid Enighed, og Kommissionen afgav i Oktober 1912 Betænkning med Udkast til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand samt om Sønering. Dermed skulde man tro, at Sagen maatte være sin Løsning nær. Men Betænkningen og Udkastet blev sendt til Fællesrepræsentationen, og her rejstes der Indvendinger. Tiderne skifter jo, der er kommet en hel Del ny Medlemmer ind i Fællesrepræsentationen i de senere Aar, og derved maa den Modstand vel forklares, som nu rejstes mod Kommissionens Udkast. Løber et Skib paa Grund, gælder det om hurtigst muligt at faa taget det af Grunden for ikke at faa det helt ødelagt. Det samme gælder her. Kommissionens Udkast maa nu gennemføres, ellers er der ikke Udsigt til, at der i lange Tider vil kunne gennemføres en tidssvarende og nødvendig Lov paa dette Omraade. Formanden opfordrede Skipperforeningens Medlemmer til at give denne Sag deres Støtte. Bestyrelsen har i fuld Enighed samarbejdet med saavel »Dansk Skibsførerforening« som med »Styrmandsforeningen« for Kommissionsudkastets Gennemførelse. Ministeriet for Handel og Søfart har ogsaa vist sin Interesse for Sagens Fremme. Formanden foreslog at vedtage følgende Resolution:

»Generalforsamlingen udtaler sin Forventning om at det af Kommissionen af 1911 i Oktober 1912 afsluttede og for Fællesrepræsentationen fremlagte Udkast til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. endnu i indeværende Rigsdagssamling maa blive forelagt Lovgivningsmagten, og henstiller derfor til Ministeriet at udvirke, at Udkastet som et Udtryk for den nautiske Stands Ønske med Hensyn til sin egen Udvikling, snarest maa blive forelagt Rigsdagen.«

Kaptajn Fenger takkede Formanden, der havde taget sig saa varmt af denne Sag. Det vil kun være til Gavn at faa Udkastet gennemført. Skibsførere trænger til at lære mere end hidtil. Han anbefalede Resolutionen til Vedtagelse.

Kaptajn Kühl anbefalede ligeledes at vedtage Resolutionen.

Denne vedtoges derpaa enstemmigt, hvorefter Generalforsamlingen sluttedes.

Marstal Tøjsassuranceforening »Neptun«

holdt den 23. Januar aarlig Generalforsamling. Formanden, Forretningsfører N. I. Ohlson, bød paa Bestyrelsens Vegne den talrige Forsamling velkommen og afgav derefter Aarsberetning. Kassen kunde udbetale 3 pCt. Dividende til Medlemmerne.

Foreningen tæller 509 Medlemmer med en Forsikringssum paa Kr. 209,100. Regnskabet udviser en Indtægt paa Kr. 9,270.49, heraf udgør Præmier og Indskud Kr. 7,741. I Havarierstatninger er udbetalt Kr. 2,558.50; forskellige Udgifter deri Udgifter til Lokale og Kassererens Løn andrager Kr. 692.48; Overskudet bliver saaledes Kr. 6,019.51. Foreningens Formue andrager nu Kr. 16,192.98.

Formanden oplyste, at Lovens Bestemmelser om Præmiebetaling i December og Juni ikke overholdtes, idet mange afsejlede uden at have betalt Præmie; han mente at Lovens Bestemmelse i saa Henseende maatte overholdes; man maatte saa hellere forandre Lovens saaledes, at hvis Præmie er erlagt, og den Forsikrede ikke i Tidsrummet, hvorfor der er betalt, kommer ud at sejle, da refunderes det erlagte Beløb af Kassen. Dette Forslag vedtoges.

Bestyrelsen henlede Opmærksomheden paa, at naar Tøj og Ejer ikke befandt sig paa samme Skib, var Tøjet kun halvt forsikret.

Et Forslag om Nedsættelse af Minimumstaksten for Forsikring blev derimod ikke vedtaget.

Bestyrelsen genvalgte; til Revisor i Stedet for Overtoldrørsbestjant H. Alberisen, valgtes Navigationslærer G. O. Hansen. (»Ærø Avis.«)

Svendborg Søassurance

holdt den 15. Februar Generalforsamling.

Skibbygmester Ph. Jørgensen, Thurø, indledede med at meddele, at Foreningens Status var ualmindelig god, og at man ikke havde mistet en eneste Mand i Aarets Løb.

Efter at fhv. Byfogedfuldmægtig Chr. Christensen var valgt til Dirigent, fremlagde Formanden, Mægler A. Hansen, Svendborg, Regnskabet for

2. Afdeling.

Indtægt: Beholdningen androg Kr. 228.86, Indskud Kr. 3,868.25, Renter Kr. 2,928.86 og Fartpræmie Kr. 10,986.58, ialt Kr. 18,012.55. Udgifter: Udbetalt Indskud Kr. 1,263.50, Forøgelse af Fondet Kr. 8,327.58, udbetalt for Forlis Kr. 1,568.94, udbetalt for Havarier Kr. 5,015.91, forskellige Udgifter Kr. 383.96, Andel i Fællesudgifter for 1911 Kr. 1,331.64, Beholdning Kr. 121.02.

Afdelingens Risiko den 31. December 1912 var Kr. 558,400, dens Fond Kr. 84,453.31.

Mægler H. A. Hansen meddelte som Revisor, at alle Beholdninger var eftersat og i Orden. Indskudspræmien bliver 12 pCt.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte enstemmig Skibbygmester Ph. Jørgensen.

1. Afdeling.

Skønt Aaret 1912 for Foreningen havde været godt, havde det været under 2. Afdelings.

Tabet ved Forlis og Havarier havde været Kr. 57,227.56, men siden Nytaar har Foreningen haft et Tab ved Havarier og Forlis paa Kr. 28,000. Ved Skibe udgaaet paa Grund af Forlis er Foreningens Risiko gaaet ned med Kr. 21,000.

Formanden oplæste Regnskabet, der balancerede med Kr. 238,680.25. Indtægter: Beholdningen Kr. 341.97, Forskud og Udlæg Kr. 49,325.46, Indskud Kr. 12,871.88, Fartpræmie Kr. 118,707.91, Renter Kr. 16,294.92, indgaaet paa Havarier og Forlis Kr. 39,806.47, 2. Afdelings Bidrag Kr. 1,331.64. Udgifter: Forøgelse af Reservefond Kr. 15,969.38, udbetalt Indskud ved Salg og Forlis Kr. 15,299.50, Erstatning for Forlis 81,824.05, udbetalt for Havarier Kr. 45,211.96, faste Lønninger Kr. 4,000, Rejsseudgifter Kr. 1,154.39, Besigtelse og Diæter Kr. 779.45, Telegrammer, Kontorhold og Tryksager Kr. 569.79, Kontingent til Dansk Sejlskibsrederi-Forening Kr. 2,146.92, forskellige Udgifter Kr. 824.97, Forskud og Udlæg paa ikke opgjorte Havarier Kr. 70,326.29, Beholdning Kr. 582.55, 2. Afdelings Bidrag Kr. 1,055.84.

Foreningens Risiko den 31. December 1912 var Kr. 3,293,900, dens Formue Kr. 440,970.38.

Mægler H. A. Hansen bevidnede som Revisor, at alt var eftersat og fundet i Orden.

Indskudspræmien for indeværende Aar vil blive 11½ pCt.

Til Komitémedlem genvalgte enstemmigt Mægler R. S. Hansen, til Synsmand Skibbygmester N. P. Petersen. Til Suppleant valgtes Kaptajn Christensen. Til Deciderer valgtes Skibsleder Chr. Andersen og Martin Christensen, Thurø.

Der forhandlede dernæst om Forandring af Præmien saaledes, at hvis Fondet i Forhold til Risikoen stiger, saa Indskudspræmien er 8—10 pCt, nedsattes Præmien til 4 pCt., 10—11 pCt. til 3 pCt. og fra 11 pCt. opeltes til 2 pCt. aarlig, at erlægges med Halvdelen i Maj og Resten i November. For Fart i Vinterhalvaaret svares en Tillægspræmie af ½ pCt., dog saaledes at Indskudspræmien i intet Tilfælde bliver over 13 pCt., ligesom ingen Udtrædende kan faa udbetalt mere end 13 pCt. Tonpræmien forhøjes fra 25 til 50 Øre.

Formanden motiverede dette Forslag, der tilsigtede at regulere Præmierne, saa man undgik de alt for store Spring, der var uheldige baade for Foreningen og Rederne. Da Farten om Vinteren bringer en langt større Risiko, er det rimeligt, at Præmien her forhøjes lidt. En Forhøjelse af Tonpræmien er ogsaa rimelig, som det nu er, er nemlig de ældre Skibe, ved hvilke Risikoen for Havari er større, gunstigt stillede i Forhold til de ny.

L. Andreasen, Thurø, anbefalede Forslaget om, at Fartpræmien ikke blev under 2 pCt.; det samme gjorde H. A. Hansen, der tilføjede, at Erfaringen viste, at Foreningen ikke kan dække sin Risiko med mindre.

Forslaget herom vedtoges herefter enstemmigt.

Jul. Larsen, Svendborg, fandt det rimeligere at forhøje Vinterpræmien med ½ pCt. og lade Tonpræmien blive staaende ved 25 Øre.

R. S. Hansen, Thurø, hævdede, at dette vilde umuliggøre Sejlskibsstarten. Skal der betales ½ pCt. i Ekstrapræmie, vilde de fleste Skibsledere betænke sig paa at sende deres Skibe ud om Vinteren. Han vilde derfor anbefale Komitéens grundigt overvejede Forslag.

M. Christensen, Thurø, sluttede sig hertil.

H. A. Hansen, Thurø, mente heller ikke man burde paalægge de ny Skibe, der kun assureres for ¾ af deres Værdi uforholdsmæssige Byrder i Sammenligning med de gamle, hvis Assurance ofte overstiger hele Værdien. Hvad der indvindes i Ekstra- og Tonpræmie kan jo spares paa den ordinære Fartpræmie.

Formanden paaviste, at de ældre Skibe havde bragt Foreningen forholdsvis langt større Tab ved Forlis og Havarier end de ny. Af de 8 Forlis i sidste Aar var 6 ældre Skibe, hvoraf intet kunde sælges for den Pris Assurancesummen androg.

L. Andreasen mente, at det samme gjaldt adskillige af de ny.

Jul. Larsen mindede om, at de gamle Skibe jo havde været med siden Assuranceen stiftedes.

L. Andreasen fandt, at den forhøjede Tonpræmie kun burde betales af de sejlede Skibe, f. Eks. 5 Øre maanedlig, eller ogsaa burde man udelade Forhøjelsen.

H. A. Hansen hævdede, at de to Forslag — om Vinterpræmien og den forhøjede Tonpræmie — maatte følges ad.

Formanden gav sluttelig nogle Oplysninger om Forslagenes finansielle Virkninger.

Ved skriftlig Afstemning forkastedes Kaptaju Jul. Larsens Forslag om ½ pCt. Vinterpræmie, men ingen Forhøjelse af Tonpræmien.

For Bestyrelsens Forslag afgaves 100 Stemmer for, 40 imod, og 5 Stemmesædler var blanke. Til gyldig Vedtagelse fordes imidlertid tre Fjerdedels Stemmesædler, og Forslaget bortfaldt derfor.

Formandens Løn vedtoges det enstemmigt at forhøje fra 2,500 til 3,000 Kr. aarlig som en Aerkendelse for dygtigt og samvittighedsfuldt Arbejde i 24 Aar.

Skibbygmester M. Christensen, Thurø, gav derefter paa Opfordring nogle Oplysninger om Motorer i Sejlskibe.

Man havde ikke endnu mange Erfaringer, men de man havde gik i Retning af, at der var adskillige Vanskeligheder og mange Udgifter ved Motorerne, og i alle Fald trænger de til mange Forbedringer, fænd de er fuldkomne.

Skibbygmester N. P. Petersen fremhævede, at Motorerne dog var langt billigere i Drift end Dampmaskiner og dertil kom yderligere, at de fyldte langt mindre. Ligesom Dampmaskinen stadig var

bleven forbedret, vilde Motorerne sikkert ogsaa gaa frem til de virkelige var bleven Herre over Situationen.

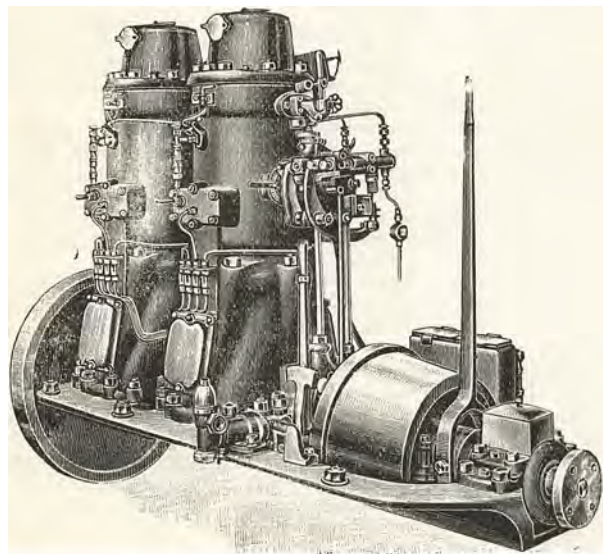
Generalforsamlingen sluttede med Leveraab for Dirigenten og Formanden.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs Salgs Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt:

Skonnert »Glückauf« af Seedorf, 57 Reg.-Tons og 130 Tons d. w., bygget Fridrichstadt 1909 med Dimensioner 69' x 21' x 7' og 8'6" Dybgaende. Klasse A. 1. til 1921.

Købesummen er Mk. 17,500 og den ny Reder Hr. E. Jeppsson i Eriksberg og Merserum.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Konrepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28.

København. Telefon 2688 & 2788

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Reval 24./2. — Alexandra, Nielsen, pass. Sagress 2./3. — Algarve, Borries, ank. her 28./2. — Anglo Dane, Papc, ank. Trondhjem 4./3. — A. N. Hanssen, Sørensen, ank. her 1./3. — Antwerpen, Madsen, ank. her 1./3. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 23./2. — Arno, Fischer, pass. Gibraltar 4./3. — Aurora, Gommesen, ank. London 3./3. — Beira, Mortensen, ank. Genua 3./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 6./3. — Chr. Broberg, Heuriksen, pass. Sagress 2./3. — Christian IX, Holm, ank. Nørre Sundby 4./3. — Christianssund, Andresen, ank. Stettin 5./3. — Dagmar, Müller, ank. Dunkerque 3./3. — Douro, Sørensen, ank. her 2./3. — Esbjerg, Struve, afg. her 4./3. — Florida, Andersen, afg. New York 23./2. — Garonne, Kromann, afg. herfra 23./3. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 22./2. — Hengest, Munck, ank. Riga 25./2. — Hjelm, Andersen, ank. her 26./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Antwerpen 27./2. — Jolantha, Kylesbech, ank. Windau 3./3. — Kasar, Mikkelsen, ank. London 3./3. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 22./2. — Kiew, Tønnesen,

afg. Rochelle 3./3. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 1./2. — Louise, Larsen, ank. her 3./3. — Louisiana, Jonsen, afg. herfra 5./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Newcastle 17./2. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 2./3. — Morsø, Nellesmann, ank. her 1./3. — Nicolai II, Jørgensen, afg. New York 18./2. — Nordjylland, Søberg, ank. her 27./2. — O. B. Suhr, Friesenette, ank. Dunkerque 1./3. — Omsk, Jacobsen, ank. her 25./3. — Oscar II, Hempel, ank. her 19./2. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 17./2. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 1./3. — Pregel, Iversen, ank. Reval 22./2. — Saga, Hansen, ank. Reval 25./2. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 1./3. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3./3. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 23./2. — Thyra, Wenk, pass. Skagen 5./3. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 2./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 14./2. — Tula, Therkildsen, ank. Cardiff 3./3. — Tyr, Thaning, afg. her 4./3. — United States, Gottsche, afg. New York 27./2. — Viking, Tramp, afg. herfra 1./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Blyth 26./2. — Amalienborg afg. Dunkerque 1./3. — Brattingsborg afg. Newcastle 7./2. — Børglum afg. Las Palmas 2./3. — Dansborg afg. Savona 1./3. — Elsberg afg. Esbjerg 1./3. — Esrom ank. Palermo 26./2. — Flynderborg afg. Burntisland 1./3. — Frederiksborg ank. Teneriffe 2./3. — Guldborg pass. Skagen 2./3. — Gurre afg. Tampico 26./2. — Hammershus afg. North Shields 28./1. — Harrildsborg ank. West Hartlepool 27./2. — Hundborg ank. Kjøbenhavn 24./2. — Høneborg afg. Newcastle 28./2. — Jelling afg. Cienfuegos 22./2. — Jømsborg pass. Sagres 26./2. — Jungshoved afg. Marseilles 28./2. — Jægersborg afg. Newcastle 22./2. — Kalundborg pass. Gibraltar 25./2. — Kalø ank. Cardiff 16./2. — Klampenborg afg. Genua 1./3. — Kronborg afg. Grangemouth 1./3. — Lejre ank. Palermo 22./2. — Marselisborg ank. Helsingør 28./2. — Næsborg ank. Libau 26./2. — Randelsborg ank. Genua 27./2. — Silkeborg afg. Sunderland 28./2. — Skanderborg ank. Windau 2./3. — Skjoldborg afg. Bougie 25./2. — Skodsborg ank. Libau 23./2. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 15./2. — Stegelborg pass. Hirtshals 1./3. — Stjerneborg ank. Huelva 25./2. — Søborg ank. Danzig 28./2. — Taarnborg afg. Windau 1./3. — Ulfborg ank. Stockton 22./2. — Uranienborg afg. Cardiff 2./3. — Vordingborg ank. Stettin 2./3. — Ørkild ank. Trieste 2./3.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Antwerpen 28./2. udg. — Samui pass. Perim 27./2. udg. — Bandon pass. Gibraltar 2./3. hjemg. — Pangan afg. Suez 3./3. udg. — Jutlandia ank. Singapore 1./3. udg. — Selandia afg. Penang 27./2. hjemg. — Indien afg. Port Said 27./2. udg. — Tranquebar afg. Kobe 3./3. udg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 22./2. — Kina ank. Antwerpen 24./2. udg. — Arabien afg. Teneriffe 25./2. hjemg. — Chumpon afg. Delagoa Bay 22./2. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23./2. udg. — St. Croix afg. Kjøbenhavn 25./2. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 25./2. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 12./2. — Johan Siem, Nielsen, afg. Swansea 28./2. til Frederikshavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 24./2. — Russ, Petersen, afg. San Lorenzo 28./2. til Gothenborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Nørrestundby 20./2. til Buenos Aires. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Hammerfest 1./3. til Blyth. — Michail Onichoukoff, Harboe, ank. Buenos Aires 28./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Santa Fe 15./2. til Amsterdams. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 26./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Malmø 4./3. — Nawa, Dahl, ank. Bahia Blanca. 26./1.

Vesterhavet. Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 4./3. for London. — Inger, Schifff, pass. Dover 4./3. for Mazagan. — Ulla, Hansen, afg. Port Talbot 4./3. til Palamos. — Nexos, Basse, ank. Newcastle 4./3. — Marie, Nielsen, ank. Rotterdam 4./3. — Thyra, Jessen, ank. Antwerpen 4./3. — Olga, Christensen, ank. Esbjerg 3./3. — Nora, Lauritsen, afg. Amsterdam 4./3. til Cadix. — Nautik, Nielsen, afg. Nantes 3./3. til Swansea. — Hebe, Gregersen, ank. Cartagena 3./3. — Rigmor, Uldall, afg. Garucha 3./3. til Gaudia. — Nancy, Petersen, ank. Methil 3./3. — Nordsoen, Gram, ank. Goole 2./3. — Cito, Jepsen, afg. London 1./3. til Swansea. — Dagmar, Skon, pass. l'Ouessant 1./3. for Hamburg. — Karla, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Ellen, Hansen, ank. Alicante 1./3. — Fylla, Brinch, afg. Cartagena 25./2. til Hamburg. — Stella, Larsen, afg. Barreiro 27./2. til Antwerpen.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 27./2. — Polarstjernen, Nielsen, afg. Para 27./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Searnes 27./2. — Urania, Clausen, ank. Marbella 22./2. — Svend, Schmidt, ank. Methil 26./2.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Barcelona 2./3. — Nordland, Larsen, ank. Genua 1./3. — Holland, Poulsen, afg. Aalborg 1./3. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 2./3.

(Fortsættes Side 114.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

384. Tyrkiet. Bekendtgørelse vedrørende Krigsskueladsen. Advarsel. Ifølge Indberetning til det danske Udenrigsministerium har det tyrkiske Udenrigsministerium meddelt, at den nuværende Krigsskuelads omfatter Kyststrækningen fra Sarosbugten (Xerosbugten, c. 40° 35' N. 26° 05' E.) til Ayvalik (Aivali, c. 39° 20' N. 26° 40' E.) samt de mellemiggende Havne, og samtidig advaret imod, at Mandskabet paa neutrale Skibe, der befinder sig i de paaagældende Farvande, gaar i Land paa bemeldte Kyststrækning, da de udsætter sig for, at de tyrkiske Tropper anser dem for at tilhøre fjendtlige Troppestykker.

Uddrag af Notices to Mariners

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

No. 233. Africa, East Coast—Italian Somaliland. Mogadiscio—Information with regard to lights. Former Notices, Nos. 1607 of 1912, and 99 of 1913. — Details. In addition to the light at the Garesa, the undermentioned lights exist at Mogadiscio. — (a) Position. Eastward of Gingsani, at a distance of 3¹/₂ cables, 50° (N. 52° E. Mag.) from the Astronomical beacon, as given in Notice No. 1607 of 1912. Lat. 2° 2' 4" N., long. 45° 21' 30" E., on chart No. 671. — Abridged description. Lt. Fl. ev. 5 sec., 66 ft., vis 5 m. — Details: Character. A flashing white light every five seconds. — Elevation. 66 feet. — Visibility. 5 miles. — (b) Position. On ridge north-westward of town, at a distance of 705 feet, 54° (N. 56° E. Mag.), from the centre of Fort Cecehi. Lat. 2° 2¹/₄' N., long. 45° 20¹/₂' E. — Abridged description. Lt. F. Fl., ev. 20 sec., 246 ft., vis. 20 m. — Details: Character. A fixed and flashing white light every twenty seconds. — Elevation. 246 feet. — Visibility. 20 miles. — Remarks. This Notice cancels Notice No. 99 of 1913. — Variation. 2° W. — (Notice No. 233 of 1913, dated 20th February). — Charts affected. No. 671, Plan of Mogadiscio. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. — Publications. List of Lights, Part VI, 1912, page 15. Africa Pilot, Part III, 1905, page 520.

No. 226. India, West Coast—Bassein Approach. Donghri point—Light established. Position. On small bastion on the north side of Dharavi (Old) fort. Lat. 19° 18' 27" N., long. 72° 46' 50" E., on chart No. 737. — Abridged description. Lt. F. Gn., 46 ft., vis. 6 m. — Details: Character. A fixed green light. — Elevation. 46 feet. — Visibility. 6 miles, from 95° (S. 86° E. Mag.) through south, to 240° (S. 59° W. Mag.). — Order. 6th. Dioptric. — Structure. An iron column, 7 feet in height. — Variation. 1° E. — (Notice No. 226 of 1913, dated 18th February). — Charts affected. No. 737, Arnala island to Kandari island. No. 2786, Gulf of Kutch to Vizadrug. No. 826, Karachi to Veinguria. — Publications. List of Lights, Part VI., 1912, page 36. W. C. India Pilot, 1909, page 242.

No. 238. Bay of Bengal, Burma—Bassein River Approach. Diamond island—Alteration in visibility of light; Light-buoy established. 1. Alteration in visibility of light. Former Notice. No. 632 of 1912. — Position. Lat. 15° 51³/₄' N., long. 94° 16³/₄' E. — Details. The light has been replaced by a fixed white lantern light, having a visibility of only 6 miles. — 2. Light-buoy established: Position. At a distance of one mile, 19° (N. 19° E. Mag.), from Diamond island light, in the position formerly occupied by the black and white horizontally striped buoy which it replaces. — Description. Light-buoy, painted in black and white horizontal stripes, exhibiting a flashing white light every six seconds, thus:

Flash.	eclipse.
2 secs.	4 secs.

Variation. Nil. — (Notice No. 238 of 1913, dated 20th February). — Charts affected. No. 884, Bas-ein river and approaches. No. 3772, Calcuttas to Bassein river. No. 823, Koronge island to White point. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. No. 829, Cocanada to Bassein river. — Publications. List of Lights, Part VI., 1912, No. 366. Bay of Bengal Pilot, 1910, pages 446, 447.

No. 235. China, Gulf of Pe Chihli—Pei Ho. Taku bar—Details of new channel. Position. Entrance buoy, lat. 38° 57¹/₄' N., long. 117° 49¹/₂' E. — Details. The Ferguson channel has been closed and the leading beacons and buoys discontinued. — Caution. The following cautionary note has been placed on chart No. 2653: »The chart shows the soundings obtained in 1912 in the vicinity of the leading lines as then indicated by the beacons. Elsewhere the soundings are

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

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

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Byropa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

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

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af »Efterretninger for Søfarende« for Januar 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

353. Danmark. Bøgestrom Klokketønde atter udlagt. Bøgestrom Klokketønde er atter udlagt, og Vintersmærket er inddraget. 55° 08' (03") N. 12° 16' (18") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2983. Kjøbenhavn 1912.)

354. Finland. Botnisk Bugt. Abo Distrikt. Stora Melö Fyr forandret. Stora Melö Fyr har nu følgende Lysvinkler:

1. grønt Lyn i Pejlinger fra 345° til 349°;
2. vekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 349° til 356°;
3. rødt Lyn i Pejlinger fra 356° gennem 0° til 73°;
4. grønt Lyn i Pejlinger fra 73° til 149°;
5. vekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 149° til 158°;
6. rødt Lyn i Pejlinger fra 158° til 161°.

Omtrentlig Belægenhed: 60° 15' N. 22° 06' E.

355. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Helsingfors Indsejling. Grunde eksterer ikke. Følgende Grunde ved Indsejlingen til Helsingfors eksisterer ikke mere:

- 1) 6^o m (21 Fod) Grunden, som laa 0, Sm 358° (misy. N.) fra Grohara Fyr.
- 2) 9^o m Grunden, som laa 0, Sm 2° (misy. N. ¹/₂ E.) fra samme Fyr.
- 3) 1^o m (5 Fod) Grunden, som laa 0, Sm 113° (misy. SE. t. E. ³/₄ E.) fra samme Fyr.

Grohara Fyr: 60° 06¹/₄' N. 24° 58³/₄' E. (Kort Nr. 155).

356. Rusland. Lyserort Fyrskib. Taagsignal forandret. Lyserort Fyrskib er atter udlagt. Det giver som Taagsignal Et-Stod hver 1 Min. 45 Sek., Stod 5 Sek., Pause 1 Min. 40 Sek. 57° 38' N. 21° 37' E. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 166. Kjøbenhavn 1913.)

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

357. Danmark. Sundet. Saltholm Flak NW. Klokketønde atter udlagt. Klokketønden Saltholm-Flak NW. er atter udlagt, og Vintersmærket inddraget. 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2981. Kjøbenhavn 1912.)

358. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrom. Hegnede Teglværksbro SW. Vragtønde ombyttet med Halmpræk. Den grønne Vragtønde med grønt Flag, som afmærkede Resterne af den gamle Bro, der ligger c. 0, Sm SW. for Møens (Hegnede) Teglværksbro, er ombyttet med en Halmpræk. 55° 00' (52") N. 12° 15' (42") E. (Kort Nr. 139, 157 og 257. Danske

Lods, Side 576. Havne-Lods, Side 97. Sønn-Fort, Side 45). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 220. Kjøbenhavn 1913).

359. Danmark. Store-Belt. Kobberdyb. Sømærke flyttet. I Begyndelsen af April 1913 vil den røde Spidsstønde med Kolt Kobberdyb N. ved S-Banden af Langelands Blive flyttet c. 50 m S. efter. Tødens nuværende Plads: 55° 12' (00") N. 10° 53' (28") E. (Kort Nr. 163 og 221).

360. Danmark. Store-Belt. Langelands W.-Kyst. Dagelykke. Fyr forandres. Den 1ste Oktober 1913 forandres det røde, faste Forfyr ved Dagelykke Havn til et hvidt, fast Fyr. Plannens Højde: 4½ m. (Gaa, 5 m høj Fyrpyl).

Det hvide, faste Bagfyr, der staar 94 m E. f. S. fra Forfyret, faar samtidig en Plannenhøjde af 6 m. Gaa, 6 m høj Fyrpyl. I øvrigt bliver Fyrene uforandrede. Bagfyret: 55° 03' (48") N. 10° 51' (38") E. (Kort Nr. 221 og 251. Danske Lods, Side 354. Havne-Lods, Side 23. Fyr-Fort. Nr. 311).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

361. Danmark. Kattegat. Østlige Knold E. Sømærke forandres. I Midten af Marts 1913 ombyttes den røde Spidsstønde Østlige Knold E. med en rød Væger med rød Skage og I omvendt kolt. 56° 58' (36") N. 10° 47' (30") E. (Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Lods, Side 255. Sønn-Fort, Side 15.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 68. Kjøbenhavn 1913).

362. Sverrig. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Stora Oset Fyr nedbrændt. Stora Oset Fyr er nedbrændt. 57° 44' 52" N. 11° 36' 42" E.

363. Norge. Skagerrak. Svevær SW. Sømærke flyttes. Tønden med Skage paa Sveværskaten er forsvundet.

Da Tønden ikke kan ligge paa Sveværskaten vil den i den nærmeste Fremtid blive udlagt paa SW-Stiden af Dype-Skaten, der ligger paa c. 58° 57¼' N. 10° 07¼' E. (Kort Nr. 236).

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

364. Danmark. Vornør Læmole. Fyr atter tændt. Fyret paa Vornør Læmole er atter tændt. 56° 57' (33") N. 8° 21' (50") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 314. Kjøbenhavn 1913).

365. Danmark. Limfjorden. Thybørn-Kanal. Vandstand. I Thybørn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højrunde: Paa Havvejen 4,2 m, i Svandholm-Løb 1,2 m, i Kobberr-Løb 2,4 m, i Gaasholm-Løb 2,0 m. Der er saaledes for Tiden 2,2 m Dybde i det W-lige Indløb til Limfjorden. Thybørn-Kanal: 56° 43' N. 8° 13' E.

366. Tyskland. Sommermærkning. I Tyskland er Udlægningen af Sommermærkningen paabegyndt.

367. Tyskland. Elben. Cuxhavens. Havnelejder. Dæmningen, som ligger E. for det E-ligste Havnelejer ved Cuxhaven, skal forlænges E. efter. Partøjet ligger paa Arholmspladsen.

Fra Ankre, som ligger c. 100 m ud i Forvandet fra Partøjet, er der ført tynde Staaltraadstrosser ind mod Dæmningen. Fartøjerne fører en rød Cylinder eller i rødt Lys midt imellem 2 hvide Lys. Fartøjerne skal passeres ganske langsomt og med Forsigtighed. c. 53° 52' N. 8° 43¼' E.

368. Tyskland. Østfriske Øer. Borkum. Skydning. Mellem den 11te og 15de Marts d. A. afholdes fra Kl. 10 Em. Skydeøvelser ud over Søen fra Borkum. Den farlige Zone ligger i Østretens mellem Anduvningstønden og Tønderne 01—06. Anduvningstønden: c. 53° 41,5' N. 6° 35,5' E.

369. Holland. Zuidsee. Harlingen. Taagesignal-Station flyttet. Taagesignalet gives nu fra Hovedet af den forlængede S-lige Havnedæmning i Stedet for fra det ydre Havnelejer. c. 53° 10,5' N. 5° 24,5' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3056. Kjøbenhavn 1912).

370. England. Shipwash Fyrskib. Undervandsklokke installeret. Omtrunt den 25de Marts d. A. installeres i Shipwash Fyrskib en Undervandsklokke, der som Taagesignal giver To-Slag efterfulgt af 7 Sek. Pause. 52° 02' N. 1° 38' E. (Kort Nr. 180).

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø. Kyst.

371. Atlanterhavet. Biskayske Bugt. Vrag. Den 26de Februar 1913 er et Vrag med Masterne over Vandet observeret paa 47° 40' N. 6° 23' W.

372. Afrika. Kamerun. Kamerun Floden. Kabels Beliggenhed. Kablet fra Monrovia til Kamerun ligger i Kamerun Floden ved Diaba.

Ved Siden af Kabletskurvet er opført 2 Baaker med grønne Tærler mærket »T.C.«. Holdt overet i Pejling 56° (misv. ENE.) viser de Kablets Løje over Barren. Det er forbudt at ankre i Baakerlinien. Kabletskurvet: 4° 02' 36" N. 9° 40' 48" E.

5 grønne Kugleledder mærket »Telegraph« er udlagt ved Kablet i Floden paa følgende Steder: Nr. 1 paa 4° 00' 27" N. 9° 38' 42" E. Nr. 2 paa 3° 59' 30" N. 9° 36' 06" E. Nr. 3 paa 3° 56' 57" N. 9° 34' 46" E. Nr. 4 paa 3° 53' 30" N. 9° 33' 20" E. Nr. 5 paa 3° 52' 12" N. 9° 30' 12" E.

Uden for Kamerun Flodens Munding ligger Kablet S. for Forvandet. Skibe, der ankrer N. for Linien »Fløjleenden« — Kap Kamerun, er klar af Kablet.

373. Nova Scotia S.-Kyst. Jeddore Rock Fyr. Taagesignal gives. Fra Jeddore Rock Fyr gives nu Taagesignal med Horn som Svart paa Dampers Taagesignal. 44° 39' 45" N. 63° 00' 52" W.

374. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Bird Island Flats. Tønde inddraget. Bird Island Flats South-east Point Tønde 12 er permanent inddraget. 42° 21' 14" N. 71° 01' 14" W.

375. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Muskeget Løb. Long Shoal. Tønde inddraget. Long Shoal Spirtønde 6 er permanent inddraget. 41° 25' 00" N. 70° 19' 30" W.

376. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sund. Nobska Point Fyr. Taarn forandret Farve. Nobska Point Fyrtaarn er nu hvidt. 41° 30' 57" N. 70° 39' 20" W.

377. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Newport. Goat Island Shoal Fyr. Taagesignal forandret. Taagesignalet ved Goat Island Shoal Fyr er forandret saaledes, at Klokkeren giver To-Slag hver 10 Sek., de 2 Slag tager 2½ Sek., Pause 7½ Sek. 41° 28' 58" N. 71° 19' 40" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 115. Kjøbenhavn 1913).

378. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Forsøgssystemet inddraget. Forsøgssystemet Nr. 5 A, som var udlagt ved Pitch of the Hook Klokkerløbe 5, 32° (misv. NE. ¼ N.) fra North Hook Fyrbaake og 148° (misv. SSE) fra West Bank Fyr, der ligger paa 40° 32' 17" N. 74° 02' 36" W., er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3073. Kjøbenhavn 1912).

379. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Indsejling. Five Fathom Bank Fyrskib SE. Vrag. Vraget af en 4-masted Skonnert med Mastene 7 à 8 m over Vandet er sunket 1½ Sm 117° (misv. S. E. ¼ E.) fra Five Fathom Bank Fyrskib, der ligger paa 38° 47' 20" N. 74° 34' 36" W.

VII. Meksikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst.

380. Mexico. Veracruz. Pájaros Rev. Fyrhaad udlagt. Ved NW-Enden af Pájaros Rev er der til Forsøg udlagt en hvid Fyrhaad med hvid Mast i 9, m Vand. Fyrhaaden viser hvidt Et-Lyn. Flammens Højde: 7 m. Synsviddde: 10 Sm. Lysevne: 18 Sm. c. 19° 11½' N. 96° 03¾' W.

381. Panama. Colon. Grund. I Colon Havn ligger en Grund med S₂ m Vand 316½% (misv. NW. ¼ W.) fra Christobal Punt Høje Kaant og 93½% (misv. E. ¼ S. N.) fra Toro Point Fyr, der ligger paa c. 9° 22½' N. 79° 57¼' W.

382. Argentina. San José Bugt. Rev. Fra S-Kysten af San José Bugten, c. 2 Sm E. for den 100 m (380') høje Bakke, strækker et Rev med 6 à 9 m Vand sig c. 2½ Sm N. i ud i Bugten. 100 m Bakken: c. 42° 27' S. 64° 20' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

383. Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Pezzo Punt. Oplysning om Fyr. Det nye Fyr paa Pezzo Punt staar c. 270 m W. for det nedlagte Fyr.

Fyret viser hvidt To-Blink hver 8 Sek. Blink I. 2 Sek. Mørke I. 2 Sek. Blink I. 2 Sek. Mørke 4 Sek. c. 38° 13' 48" N. 15° 38' 20" E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 297. Kjøbenhavn 1913).

from older surveys, and mariners are cautioned accordingly. — Note. The pecked line from Taku light-vessel to the former light-buoy in the approach to Ferguson channel, indicating the southern limit of the prohibited anchorage, has been erased from the charts. — Remarks. The tidal signals made from near the North fort refer to the new channel. — (Notice No. 235 of 1913, dated 20th February). — Charts affected. No. 2653, Pei ho or Peking river. No. 598, Li tsin ho to Ning hai. — Publications. List of Lights, Part VI, 1912, Nos. 876, 877, and page 161, China Sea Directory, Vol. III., 1904, pages 609, 611; Revised Supplement 1910. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 494, 495, 497 (in press).

No. 221. Eastern Archipelago, Flores Sea—Tanah Jampea. Labuan Kamajang—Existence of a shoal. Position. At a distance of 15 1/2 cables, 88° (N. 86° E. Mag.), from the centre of Tekoh Serangeli, and 332° (N. 30° W. Mag.), from the rocky point, situated about 1 1/4 miles, westward, from Kambangragi village. Lat. 7° 6 1/4' S., long. 120° 37' E. — Depth. 2 3/4 fathoms. — Note. The symbol for an anchorage near the position given above has been erased from charts Nos. 935 and 1696. — Variation. 2° E. — (Notice No. 221 of 1913, dated 17th February). — Charts affected. No. 935, Plan of Tanah Jampea. No. 1696, Lombok to Flores. No. 3616, Tomori gulf to Salayar strait. — Publication. Eastern Archipelago, Part II, 1904, page 256.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Marts 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	121 ^{3/4} — 121	120 ^{3/4}	121
Danmark	105 — 104 ^{3/4}	104 ^{1/2}	104 ^{3/4}
Norden	113 — 112 ^{3/4}	112 ^{1/2}	113
Gorm	—	—	—
Carl	126	126	127
Dannebrog	140 — 139 ^{3/4}	139 ^{3/4}	140
Skjold	109 ^{1/2}	109 ^{1/2}	109 ^{1/2}
Urania	42 ^{1/4}	42 ^{1/4}	44
Neptun	132 ^{1/2} — 133	132 ^{3/4}	133
Dampsk. af 1896	134 ^{3/4} — 1/4	134	134 ^{3/4}
Hejmdal	133 ^{1/2} — 133	133	133 ^{1/2}
Østasiatiske	138 — 137 ^{3/4}	137 ^{3/4}	138
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	127	127 ^{3/4}
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørsk-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats.amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	86	87
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	83 ^{1/2}	84 ^{1/2}
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	—	89 ^{1/4}	91 ^{1/4}
4% — — 2. Serie.	—	93	95
4% — — 1.	—	94 ^{1/2}	96 ^{1/2}
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	89	91
4% — — 7.	—	91 ^{1/4}	92
3 1/2% Landkreditk.	—	85 ^{3/4}	87 ^{3/4}
4% Østift. Kreditf.	—	91 ^{1/4}	91 ^{3/4}

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	143 ^{3/4}	143 ^{1/2}	144
Privatbank	110 ^{1/2}	110 ^{1/2}	110 ^{3/4}
Landmandsbank	146	145 ^{3/4}	146 ^{1/4}
Handelsbank	148	147 ^{3/4}	148
Grundejerbank	—	15	15 ^{1/4}
Burm. & Wain	94 ^{1/2}	94 ^{1/2}	94 ^{3/4}
Helsingørs Jærnsk.	111 ^{1/2} — 112 ^{1/2}	112 ^{1/2}	113
Sukkerfabr.	228 ^{3/4} — 229	228 ^{1/2}	229
Bryggeri Aktier	204 — 205	204 ^{1/4}	201 ^{1/2}

Vekselkurser d. 5. Marts 1913

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	75.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Marts 1913.

Russiske Noter	215.50
4% Russiske Consols	89.40
3 1/2% — Boden Kredit	86.75
5% Mexikanske 1899	97.30
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	91.25

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

„Forenede Dampsk.“ 544,000, „Danmark“ 72,000, „Norden“ 80,000, „Carl“ 88,000, „Dannebrog“ 240,000, „Skjold“ 116,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 160,000, „Hejmdal“ 144,000, „Gorm“ 112,000, „Neptun“ 80,000, „Dansk-russisk“ 268,000, „Østasiatisk“ 258,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Bathurst 22./2. — London, Bom, afg. Lanarca 28./2. til Konstantinopel. — Paris, Tholander, ank. Rouen 1./3. — Bryssel, Kaas, pass. Bizerta 23./2. for Memel.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Port of Spain 14./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Bahia 3./3. til Rio de Janeiro. — Roma, v. Thun, afg. Catania 3./3. til Palermo.

Term. Gudrun, Sonnichsen, ank. Manchester 4./3. — Sara, Jensen, afg. Odense 3./3. — Helene, Sørensen, ank. Tynen 20./2. — Ragnhild, Schultz, afg. Genua 3./3. — Valborg, Hansen, ank. Mariager 4./3. — Estrid, Hansen, ank. Tuborg 2./3. — Agnete, Dam, ank. Rotterdam 27./2. — Gunbild, Hansen, afg. Methil 2./3. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 3./3.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk, ank. Huelva 24./2. Classic Mærsk ank. Neapel 28./2. — Eleonora Mærsk ank. Cardiff 23./2. — Laura Mærsk ank. Paragana 18./2. — Lexa Mærsk afg. Newport 20./2. — Peter Mærsk ank. Cardiff 25./2. — Rosenborg afg. Kjøbenhavn 28./2. — Sally Mærsk afg. Ardrossan 20./2.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Korsør 3./3. — Skinfaxe, Faber, ank. Hull 3./3. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 3./3. til Gædser.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Bathurst 2./3. til Bremen. — Nelly, Clausen, ank. Santa Cruz (Teneriffa) 3./3. — Fanny, Duhn, ank. Bayonne 27./2. — Lilly, Sørensen, afg. Blyth 1./3. til Carthagen. — Alexy, Sørensen, afg. Newcastle 3./3. til Nakskov. — Dagny, Clausen, afg. Lübeck 4./3. til Råå. — Mary, Sørensen, ank. Newport Mon 3./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Buriana 1./3. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 3./3.

Europa. Europa, Hansen, afg. Brügge 1./3. — Belgien, Nielsen, afg. Newport 28./2. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 1./3.

Rødby Havn. Freja ank. Løgstør 2./3.

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

Sejlskibe.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Aalborg 26./2. — Argus, Holm, ank. Rügenwalde 26./2. — Veset, Kofoed, ank. Kjøbenhavn 27./2. — Kastor, Møller, ank. Kjøbenhavn 3./3.

Svendborg. Zenitha, Jensen, ank. Arendal 26./2. — Sofie, Hansen, ank. Leith 26./2. — Jason, Hansen, ank. Drøbak 25./2. — Zampa, Wulff, ank. Horten 26./2. — Niels Juel, Olsen, ank. Drøbak 26./2. — Norden, Andreasen, ank. Drøbak 26./2. — Ludvig, Jørgensen, ank. Nakskov 27./2. — London, Andersen, ank. Boness 27./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Frederikssund 27./2. — Ellen Kirstine, Gommesen, ank. Stege 28./2. — Doris, Købke, ank. Bandholm 28./2. — Rossing, Larsen, ank. Rudkjøbing 28./2. — Nanna, Madsen, ank. Tønsberg 28./2. — Cimbria, Larsen, ank. Lissabon 28./2. — Hejndal, Rasmussen, ank. Drøbak 1./3. — Adolf, Jensen, ank. Warnemünde 28./2. — Libra, Hansen, ank. Kalundborg 2./3. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Stolpemünde 3./3. — Haabet, Andreasen, ank. Åhus 2./3. — Primula, Jørgensen, ank. Fowey 3./3. — Cornwall, Petersen, ank. Plymouth 3./3. — Ariel, Ravnemose, ank. Lissabon 3./3. — Ludvig, Brandt, ank. Kragerø 4./3. — Martin Nissen, Jensen, ank. Paimpoole 3./3. — Philip, Christensen, ank. Drøbak 4./3. — Roma, Jensen, ank. Drøbak 4./3. — Palle-sen, Jensen, ank. Drøbak 4./3.

Æro. Ellen, Nielsen, ank. Setubal 2./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Fowey 3./3. — Freja, Nielsen, ank. Porsgrund 2./3. — Minde, Rasmussen, ank. Wismar 3./3. — Proven, Schmidt, pass. Dungeness 28./2. ostg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 6. Marts 1913. — Forhenværende Generalkonsul Johan Hansen. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Marts Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

LANDMANDSBANKEN

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

Kunstyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leveraðer til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“ Kjøbenhavn. Privattelefon Nøra 2393.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager. Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre
Linier. Større Styrke med mindre Materiale.
Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.
Mindre Skrueslip. Mindre
Arbejden i Søen.
Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen VITRAGE.
Bedre Styreevne. Ingen
forøgede Udgifter. Ingen For-
øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.
Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med
at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere
nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Mandag den 10de Marts d. A., Kl. 11, i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag fra den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægterne, jevnfør § 15, og Vedtagelse af nye Vedtægter.
3. Valg af Bestyrelse.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen, Udtog af Regnskabet samt Udkast til de nye Vedtægter udleveres fra Mandag den 3die 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 28de Februar 1913.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet
„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Mandag den 10de Marts d. A., Kl. 12¹/₂, i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag fra den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægterne, jevnfør § 15, og Vedtagelse af nye Vedtægter.
3. Valg af Bestyrelse.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen, Udtog af Regnskabet samt Udkast til de nye Vedtægter udleveres fra Mandag den 3die 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 28de Februar 1913.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Mandag den 10de Marts d. A., Kl. 1¹/₂, i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Forslag fra den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægterne, jevnfør § 15, og Vedtagelse af nye Vedtægter.
3. Valg af Bestyrelse.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen, Udtog af Regnskabet samt Udkast til de nye Vedtægter udleveres fra Mandag den 3die 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 28de Februar 1913.

C. K. Hansen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlsbøllermann, Kjøbenhavn.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Fredag den 14. 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 1912, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig imellem Kl. 11—1, fra den 8. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeherer lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings
Kredsafdeling for Fyen

afholder Lørdag den 15. Marts, Eftm. Kl. 3, sin aarlige Generalforsamling paa Thurø Kro, hvor det reviderede Regnskab for 1912 fremlægges til Godkendelse, Valg af 1 Bestyrelsesmedlem og Sekretær foretages, og Beretning gives om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Samtidig vælges den nævnte Dag 7 Repræsentanter til paa „Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk“s Generalforsamling at afgive Kredens Stemmer. Til dette Møde har enhver Reder, der er bosiddende i Kredsen, og som har Søfolk indtegnet i nævnte Forsikringsforenings Sejlskibsafdeling, Adgang og Stemmeret til at vælge Repræsentanter, uanset om de er Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening eller ikke. Det samme gælder for Afdelingen for mindre Skibe.

Damper afgaar fra Svendborg til Thurø Eftm. Kl. 2¹/₂.

Kredsstyrelsen.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes **Lørdag den 15de Marts Kl. 8 i Børsen, Udvalgsværelse II**, Indgang midt paa Børsen.

Det reviderede Regnskab for 1912 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Forslag til Ændringer i Lovene.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Kommandør **Konow** og Assurancedirektør **Will**, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Forslaget til Lovændringen er fremlagt paa Kontoret, Baadsmannsstr. 13, fra d. 8de Marts incl. Kl. 10—1.

Kjøbenhavn, Februar 1913.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Mercur“.

Udbytte for Aaret 1912 — 5 % — udbetales fra den 20. Februar imod Aflevering af paagældende Kupons i Kjøbenhavns Handelsbank.

Dampskibsselskabet „Mercur“ A/S.

Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Udbytte for Aaret 1912 — 5 % — udbetales fra den 20. Februar imod Aflevering af paagældende Kupons i Privatbanken i Kjøbenhavn.

Dampskibsselskabet „Vulcan“ A/S.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

Skibshypothekbanken

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

De private Assurandører lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S
i Kjøbenhavn

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinshyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124 & 1024.

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

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

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

Fjerde Søforsikringselskab lim.
i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon:
Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Central 256.

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

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarks-gade 80, Frederikshavn.

Haandbog i praktisk Sømmandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



SKIBSREDER:

„Det er den bedste Ting, som nogen-sinde er bleven sat ind i en Band, „Jack.“ — Den har betalt sig selv mangedobbelte, sparer Dage paa Reisen, for ikke at nævne hvad Assurandørerne har sparet i Drekskader eller værre.“

COUVES' automatisk BØLGEDÆMPER.

L'ÉLÉMENTE CORDIALE



MATROS:

„Og den gør behagelig og tør tør og gøtter i det værste Uvejr. Jeg og mine Kammerater kan bedre gaa omkring paa Dækket, Banden styrer bedre, behøver ikke at blive hivet paa og er i det hele taget en bedre Skude.“

Eneste Fabrikant: LOVERIDGE Ltd DOGNS, CARDIFF

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901, 6886,

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“ Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship.“

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstjerner Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

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

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

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1 (lige v. Havnen)
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

Joseph Draper jun.
Clapham Junction,
London. England,

er Køber af haardt Træ, som stammer fra gamle op-huggede Skibe, til Brændsel.

Slagterforretningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis à vis Rullebroen.
Alt Kød og Deltkatessevarer til
Skibsproulanterng.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

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

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telet. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sieurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats.

Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Hill-Madsen®

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansencor“

Cronstadt
Tlf.: „Hansencor“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
**Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.**
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benhins Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG.

Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing.

Telefon 134.

Telegr.-Adr.: „Mægleren“

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND

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

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassen
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbande er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

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

Jens Grouleff, Aarhus

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

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

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

LOSSEHJUL

med forbedrede selvslemmende Skiver.
— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.
Galvaniserede Smedejerns
Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.
88, West India Dock Road,
London E.
Telegrams: „Acav“, London
og
13, King Street, Liverpool.



Største
Lager.

Nr. 544.
Staal Centre.
Nr. 620.
Bronze Centre.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika—Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Mar-seilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Marts 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
Blakes Kedler
Higginsons selvvm. 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. Frlager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

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

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
--	---	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

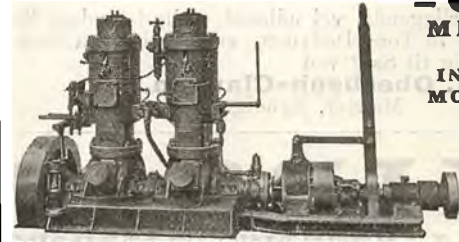
Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.

**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
Vesterbrogade 25 Telef. 6138
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Dampf; fuldstændig uskadeligt for Toiet. Hentes og bringes samme Dag.

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

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



**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTE RNAT.
MOTORUDST.
1912**

**TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBHAVN**

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

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampkerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model

Gebr. Howaldts Metalpakning.

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

Frilager

Toldboden.

BRD. OSTERMANN-PETERSEN.

Cigarer - Tobakker - Vine

til en gros Priser.

Telefon
Palke 920.

Sct. Annæ Plads 10.

Telefon

Privat Nora 795 x.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

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

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

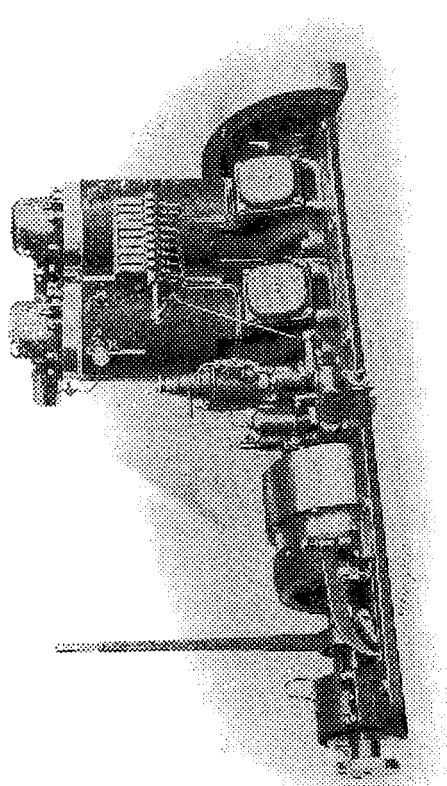
RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

NyØstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



„SKANDIA“ („Lysekilmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raaoilemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Drifssikker.*

Prisbillig. Normalstørrelser 5-200 HK. Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLÖGSSON,** Niels Juelsgade 3, København K.

Tlf. 1821 — 3333.

En ældre, herliggende, vel udhalet, nylig istandsat Skonnert, ladende ca. 75 Tons Dødvægt, er grundet paa Skibperens Sygdom billig til Salg ved

R. Oberbech-Clausen,
Mægler, Nyborg.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

Skibsfører.

Ældre Skibsfører, vel anbefalet, som i længere Tid har ført større Sejlskibe og senere Damp-er, søger en Førerplads snarest. Billet m.k. „Skibsfører 341“ modtager dette Blads Kontor.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i København, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

Kjøbenhavn, d. 13. Marts 1913.

Vi har modtaget følgende:

Bemandingsforholdene i Sejlskibe og vel ogsaa i Dampskibe har i de senere Aar været saa daarlige, at der vist snart fra Statens Side bør gøres noget for at afhjælpe denne Mangel paa Folk. Hvad der bør gøres er vel vanskeligt at paapege, det bedste for at øge Tilgangen vilde maaske være, om der kunde gennemføres en Pensionering af Søfolk. Nu er Søfolks Valgret jo gennemført; men at faa en Søfartens Mand ind paa Tinge lader sig ikke gøre med den nuværende Valgkredsordning. I enkelte Kredse vil Sømændenes Stemmer dog vistnok være de afgørende, naar de bliver afgivet paa samme Kandidat; der er f. Eks. Svendborg Amts 4. Valgkreds, hvor der ved de sidste Valg kun har været en saa ringe Stemmeforskel mellem de forskellige Partier, at Søfolkenes Stemmer i denne Kreds vil være de afgørende, forudsat at Partidelingen er noget nær den samme, som ved sidste Valg. Det kunde derfor være af Interesse at vide, hvorledes ærede Kandidater i denne Kreds stiller sig til Tanken om Sømænds Pensionssag, saaledes at de fraværende Vælgere blandt Sømændene kan handle derefter, ved at stemme paa den Kandidat, der vil interessere sig for denne Tanke ved det forestaaende Valg. I. J.

Den nordiske Skibsofficers-Kongres der omfatter de nautiske Foreninger i Norge, Sverige, Finland og Danmark, afholder sit fjerde Aarsmøde i Åbo (Finland) i Dagene den 10., 11. og 13. Marts. Af den ret omfattende Dagsorden skal særlig fremhæves Rorkommandoen, Redningsmidlerne om Bord i Passagerskibe, saavel i indskrænket Fart som i udvidet Fart. Hvad kan der gøres for at sikre Skib og Mennesker paa Søen? Samarbejde mellem de nordiske Lande for at opnaa ensartede Sølove; Kontrollen med Synsprøverne, med særlig Hensyn til Farveblindhed, Kaptajnens Stilling og Ansvar; Gagespørgsmaalet m. m.

Fra Danmark møder: for »Den almindelige danske Skibsførerforening« Kaptajnerne A. Palsbo og H. V. Bang, og for »Dansk Styrmandsforening« Styrmandene Chr. Christensen og Thrane.

Dødsfald. London, 9. Marts. Flv. dansk Generalkonsul i London, E. A. Delcomyn, er i Dag afgaaet ved Døden, 85 Aar gammel. Den Afdøde, der havde været Generalkonsul fra 1883 til 1903, var Kommandør af Dbg. og Dannebrogsmænd. (Ritz. Bur.)

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Sejladserne paa Libau. I Følge Paabud fra Havnekaptajnen i Libau maa Koffardskibe kun sejle ind til Libau's Forhavn gennem den sydlige Indgang og ikke i Havnen overskride en Linie regnet til Molen, der adskiller Krigshavnen fra Forhavnen.

I Tilfælde af, at det skulde være nødvendigt at overskride den nævnte Linie i Forhavnen, maa Tilladelse i Forvejen indhendes hos Havnekaptajnen.

Dampskibsselskabet Svendborg. Paa Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Svendborg er det blevet vedtaget at foreslaa et Udbytte af 35 pCt. Efter ordinære og ekstraordinære Afskrivninger henlægges efter dette Forslag 25 pCt. til Reserve- og Dividende-Fondet og c. 10 pCt. overføres i ny Regning. Udbyttet for 1911 var 18 pCt. og for 1910 7 pCt.

Mæglerfirmaet Chr. J. L. Rasmussen i Stettin meddeler os den 5. ds.:

Isforholdene paa Revieret Stettin—Swinemünde er nu saaledes, at Isbryderassistance ikke behøves. Isbryderafgiften er derfor ophævet.

Skibsfarten paa Königsberg. Det kgl. danske Konsulat i Königsberg i Preussen telegraferer den 8. Marts til Københavns Børs: Opkrævning af Isbrydergebyr Königsberg—Pillau ophører den 10. ds.

Navigationen paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Radau & Co. i Kronstadt meddeler os, at da Frosten nu har vedværet dér i de to sidste Maaned, er Isen ved Kronstadt tykkere og stærkere end sidste Aar ved samme Tid. Der kan derfor ikke paaregnes en tidlig Aabning af Navigationen næppe før den russiske Paaske, der varer fra 24. April til 3. Maj n. S. Før denne Tid vil Havnearbejderne heller ikke kunne ventes til Havnen fra det indre Rusland.

Konsulatvæsnene. Den 7. Marts har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Harlingen, D. Fontein, Afsked fra nævnte Post.

Den 26. August f. A. har Udenrigsministeriet ansat E. O. Morand af Dénia som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet i Alicante.

Den 3. August f. A. har Udenrigsministeriet ansat R. Mortensen af Rio Gallegos som ulønnet Vicekonsul sammesteds under Generalkonsulatet i Buenos Aires.

Skoleskibet »Viking« er den 6. ds. ankommet til Falmouth og vil afgaa derfra i Løbet af en Dag eller to til Aarhus.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 11. Marts.

Svenske Farvande.

Gefle. Søen til Harnæs Havn: aabent Vand; iøvrigt Skibsfarten helt lukket.

Ørskær. Søen: isfri.

Sandhamn. Ubetydeligt Is til Stockholm.

Ny Regler

angaaende

Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord.

Under 25. Februar har Ministeriet for Handel og Søfart, i Henhold til Sølovens § 45, udstedt et nyt Reglement angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord, der træder i Kraft den 1. Maj d. A.

Det ældre Reglement, der skriver sig fra 10. December 1892, blev for Skibsmandskabets Opholdsrum's Vedkommende ophævet ved Reglement af 1. Juli 1908, saaledes at man fra den Tid har haft to særskilte Reglementer angaaende disse Forhold.

Det nu udstedte Reglement gaar imidlertid tilbage til den gamle Ordning, saaledes at de ovennævnte Bestemmelser om Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum atter er samlet i ét Reglement, der deler sig i tre Afsnit.

Af disse gengiver vi her in extenso Afsnittene I og III, der tilsammen rummer næsten alle Reglementets ny Bestemmelser:

I. Skibsmandskabets Forplejning.

§ 1.

Provianten skal være sund og i enhver Henseende forsvarlig og saa frisk, holdbar og vel konserveret, som det paa det Sted, hvor Skibet provianterer, er muligt at erholde den.

Skibet maa ikke forlade Havn uden at være rigeligt forsynet med for Rejsen nødvendig og tjenlig Proviant.

Naar Mandskabets Middagsmad er færdig, og forinden den udgives, skal Kokken forebringe en Prøve af den for den vagthavende Dæksbefalingsmand, og denne er da pligtig at undersøge Madens Godhed.

Vand til Drikke og Madlavning skal være til Stede i rigelig og passende Mængde efter den forestaaende Rejses Beskaffenhed, og det er Skibsførerens Pligt, naar Skibet forsynes med Vand, at drage Omhu for, at dette er af saa god Beskaffenhed som muligt. Skibene skulle paa længere Rejser være forsynede med Jernvandkasser. Paa kortere Rejser og i koldt Klima kunne Vandfustager af Træ benyttes, men disse skulle da altid være forkullede indvendig, og mindst en Beholdning for 8 à 10 Dage skal være under Dæk.

Skulde noget af Provianten blive saa forringet eller beskadiget, at den ophører at være passende Næringsmiddel, da skal den kasseres, og inlet deraf maa udgives til Mandskabet.

§ 2.

En Mands Kost eller Ration skal ugentlig udgøre:	
Brød, blødt Rug- og Hvedebrød	5000 g
eller haardt Brød (se nedenfor)	4000 -
Flæsk, saltet eller } for 2 Dage	750 -
do., røget	
Kød, saltet	500 -
do., ferskt eller } for 3 Dage	1500 -
do., præserveret	
Fisk, fersk eller }	500 -
Klipfisk	250 -
Smør eller Margarine	500 -
Paalæg	200 -
Byggryn eller } til Grød for 2 Dage	125 -
Ris	150 -
Byggryn, Ris eller Sago til Grynsuppe for 1 Dag	75 -
Ærter eller Bønner for 2 Dage	400 -
Hvedemel til Budding, Pandekager eller lign. for 2 Dage	500 -
Grøntsager fire Gange ugentlig, nemlig:	
enten friske Kartofler } for 2 Dage	2000 -
eller tørrede Kartofler	80 -
samt enten frisk Kaal, Roer eller deslige for 2 Dage	250 -
eller henkogte eller tørrede Grøntsager for 2 Dage	125 -
Sukker til Te, Kaffe og Kakao	625 -
Kaffe, brændt og malet	100 -
Tilsætning	30 -
Te	20 -
Kakao	140 -

Vægtmængderne ere at forstaa som Vægten af Levnedsmidlerne i ikke tilberedt Tilstand, for Kød og Flæsk uden Fradrag af Ben, for præserverede Levnedsmidler som Vægten af Daasens samlede Indhold.

Salt, Sennop, Peber, Kanel og andre Krydderier. Eddike til Sennop, Hvedemel og Smør til Jævning paa Grøntsager, Citronsafte (lime-juice), Tørmælk eller præserveret Mælk, Sukker, Rosiner eller Svesker til Grynsuppe, samt hvad der i øvrigt behøves til Madens Tillavning, udgives i passende Mængde. Til Ærter gives jævnlige friske eller henkogte Løg, til Fiskemaalliderne Smørsauce med Sennop og til Melspiserne Sirup eller Sukker.

Haardt Brød kan kun udgives, saafremt godt, blødt Brød ikke kan faas til en rimelig Pris. Som haardt Brød skal anvendes Skonrogger, saafremt saadanne kan faas.

Af den i Kostlisten angivne Ration af præserveret Kød skal mindst Halvdelen være Kød uden Ben og Resten Kraftsuppe. Til præserverede Kødspiser gives der Mandskabet en Ret Melspise, Budding, Pandekager eller lign.

Naar Margarine udgives, skal den være den leverende Fabriks ved Indkøbet frisk tilberedt og absolut bedste Mærke af animalsk eller vegetabilsk Margarine uden Tilsætning af Natursmør. Margarine, der skal anvendes paa Rejser af over 10 Dages Varighed, skal, saafremt den ikke opbevares i særlige Kølerum, være leveret i hermetisk til-lukket Emballage (tins).

Saafremt Margarine af den oven angivne Kvalitet ikke kan faas, skal der udgives Smør.

Som det i Listen over Rationer anordnede Paalæg udgives i Løbet af én Uge skiftevis Ost, Leverpostej, Pølse, røget Kød, Sardiner, Anchovis eller lignende.

Som Sukker til Te, Kaffe og Kakao maa ikke udgives Puddersukker.

Drikkevand. Herfor er som Regel ingen Ration, og denne kan kun gives, naar Beholdningen paa Grund af usædvanlig lang Rejse, Udlækning, Overbordskylning eller anden uforudseelig Hændelse er saaledes formindsket, at der er Fare for, at den skal slippe op, forinden Skibet naar Bestemmelsesstedet.

Til Maskinfolkene, naar Skibet er under Damp, og til andre af Mandskabet, naar anstrengende Arbejde eller høj Temperatur gør det ønskeligt, udgives til Iblanding i Drikkevandet 75 g Havremel pr. Mand daglig.

§ 3.

Hvis Fisk ikke høves eller kan faas, gives i dennes Sted en Ration Kød eller Flæsk.

Skulde det Tilfælde indtræde, at Smørret og Margarine slipper op, kan der i Stedet for 500 g heraf udgives 250 g Olivenolje med dertil fornøden Eddike eller 1,000 g Flæsk, alt efter Omstændighederne og Klimaets Beskaffenhed, men Smør eller Margarine skal aller udgives, saa snart det er muligt at erholde det.

I Stedet for Ærter eller Grød kan udgives Hvidkaalsuppe.

Brændevin, Kognak, Rom, Vin eller Øl kan udgives som ekstra, naar Skibsføreren dertil finder Anledning.

Hvis Forraadet af en eller anden Proviantstort paa Grund af usædvanlig lang Rejse, Havari eller anden uforudseelig Omstændighed skulde slippe op, kan der udgives andre Sorter i Stedet, f. Eks. Kød for Flæsk og omvendt, Gryn for Ærter eller Bønner, Kød eller Flæsk i Stedet for Fisk o. s. v., hvormed Mandskabet da skal være tilfreds.

II. Skibsmandskabets Opholdsrum.

Dette Afsnits Bestemmelser er i alt væsentligt de samme, som indeholdt i Reglementet af 1. Juli 1908. Kun ses der ved en enkelt Bestemmelse, at være laget større Hensyn til Sejlskibe, og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft end tidligere; desuden er Højden i Folkerummene i Skibe paa over 700 Tons sat til 1,88 m imod 2 m i Reglementet af 1908.

III. Almindelige Bestemmelser.

§ 16.

Et Aftryk i Plakatform af dette Reglement skal i Skibe paa 100 Tons og derover være anbragt paa et iøjne-faldende Sted i Folkerummet.

§ 17.

For Dampskibe paa under 200 Tons og for Sejlskibe paa under 150 Tons saavel som for Skibe, der ere af særlig Bygning eller Materiale eller byggede til særlige Formaal, samt for ældre Skibe kan Ministeriet for Handel og Søfart efter Omstændighederne tilstaa Afvigelser fra Bestemmelserne i Afsnit II. Saadanne Afvigelser kunne ogsaa tilstaaes for Skibe, der indkøbes fra Ulandet og oprindelig ikke ere satte i Bygning for dansk Regning.

§ 18.

Ved Udtrykket »ældre Skibe« forstaaes Skibe registrerede før den 1ste Oktober 1908 samt — uanset Tidspunktet for Registreringen — Skibe, hvis Bygning for dansk Regning var paabegyndt før den 1ste Juli 1908, i begge Tilfælde, medmindre Skibene efter den 30te September 1908 ere underkastede saadanne Ombygninger, at de i dette Reglements Afsnit II givne Bestemmelser efter vedkommende Myndigheders Skøn kunne gennemføres uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning.

Ved Udtrykket »nye Skibe« forstaaes alle Skibe, der efter foranstaaende ikke omfattes af Udtrykket »ældre Skibe«.

Saavel Motorfartøjer som Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft omfattes af Betegnelsen »Dampskibe«.

Ved »Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft« forstaaes alle Skibe, der i Henhold til de nærmere Forskrifter vedrørende det offentlige Tilsyn med Dampfartøjer m. m. ere betegnede som saadanne.

Ved »Jern« forstaaes ogsaa Staal.

Ved »Tons« forstaaes Register Tons Brutto.

§ 19.

Dette Reglement gælder ikke for Orlogsflaadens Skibe og Fartøjer eller for Fiskerfartøjer, hjemmehørende paa Færøerne.

Bestemmelserne i Afsnit II ere ikke gældende for Lystfartøjer og aabne Baade og ej heller for Pramme, med mindre de ere »selvbevægende«, d. v. s. forsynede med Sejl eller med Damp- eller anden Maskinkraft.

§ 20.

Ved nærværende Reglement, der træder i Kraft den 1ste Maj 1913, ophæves Reglementet for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord af 10de December 1892, jfr. Bekendtgørelse Nr. 101 af 15de Juli 1898, i det Omfang, hvori det endnu er i Kraft, samt Reglementet for Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe af 1ste Juli 1908.

Bestemmelserne i nærværende Reglements Afsnit I træde dog først i Kraft for paagældende Skib fra det Tidspunkt, da Skibet første Gang efter den 1ste Maj 1913 er i dansk Havn; indtil da forholdes efter de nu gældende Bestemmelser. Dog blive de i Afsnit I indeholdte Bestemmelser fra 1ste Maj 1915 at regne ogsaa gældende for de Skibe, der ikke efter 1ste Maj 1913 have været i dansk Havn.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1912.

16de Driftsaar.

De gunstige Konjunkturer, der i det forløbne Aar har været fremherskende paa Verdensmarkedet, har forøget Kompagniets Omsætning og haft en gavnlig Indflydelse paa den Vekselvirkning, der bestaar imellem dets forskellige Hovederhverv og derved bidraget til det gode Aarsresultat. Kompagniet har haft en større Godsmængde at befordre end i foregaaende Aar. Derimod har Højkonjunkturerne paa Fragtmarkedet ikke bragt særlige Fordele, men medført forøgede Udgifter ved Befragtning af fremmede Skibe, som Kompagniet ligesom tidligere har maattet benytte paa sine Ruter. Fragtraterne paa de faste Ruter er ikke underkastet det almindelige Fragtmarkeds Svingninger og er som Regel fastsat for længere Perioder frem i Tiden ved Overenskomst mellem forskellige Nationers Linier, de saakaldte »Conference Lines«. Den langvarige Dokstrejke i London har hæmmet særlig Siam Linien og den Vestindiske Linie, og Strejker i de engelske Kulminer har fordyret Kullene og opholdt Skibene.

Skibsafdelingen. Af de i sidste Aarsberetning omtalte Motorskibe blev »Fionia« umiddelbart efter Fuld-

endelsen overdraget til Hamburg—Amerika Linien, medens »Selandia« og »Jutlandia« sattes i Fart paa Siam i henholdsvis Februar og Juni Maaned. De med disse Skibe indvundne Erfaringer har svaret til Forventningerne. Motorerne har under alle Vejr- og Klimatforhold arbejdet tilfredsstillende, ligesom de to Hovedpunkter: Besparelse ved Brugen af Olje i Sammenligning med Kul og større Fragtindtægt ved forholdsvis større Lasteevne har svaret til Forventningerne.

For at udnytte de Fordele, som denne Skibstype frembyder paa specielle Ruter, hvor Oljeforsyning kan erholdes paa fordelagtige Vilkaar, er der bestilt, og under Bygning, yderligere 7 Motorskibe med en samlet Lasteevne af c. 60,000 Tons. Desuden er der kontraheret for Installation af Dieselmotorer i Dampskibene »Bandon«, »Chumpon« og »Pangan« og endvidere bestilt 3 Dampskibe paa hver c. 7,000 Tons Lasteevne til Sydafrika Ruten. I Følge Kontrakterne skal de ovennævnte Skibe afleveres i Tidrummet fra Foraaret 1913 til Efteraaret 1914.

Med disse Nybygninger tilstræber Kompagniet dels at forøge sin Tonnage for at besørge sin Rute-fart fortrinnsvis med egne Skibe og dels at erstatte de ældre Skibe med ny og tidssvarende for derved at holde Skridt med Udviklingen. Den Kapital, der kræves til disse Nybygninger, vil blive afholdt af Fonds, som det fremgaar af Status er til Stede, samt af Beløb, som indgaar ved Salg af ældre Skibe. Yderligere har Kompagniet fast placeret et 5 pCt. Obligationslaan paa 10 Millioner Kroner, lig £. 550,000, der vil blive udstedt med dansk og engelsk Tekst, og hvis Kuponer og udtrukne Obligationer vil blive betalbare foruden i Kjøbenhavn ogsaa i London.

Som det fremgaar af Oversigterne over Kompagniets ti- og femtenaarige Virksomhed, som ledsagede Aarsberetningen for henholdsvis 1906 og 1911 er dets Skibe bygget og indrettet til Rute-fart og som Følge deraf betydelig dyrere end almindelige Last-Dampskibe. Gennemsnitsprisen pr. Dødvægtton for de Skibe, Kompagniet havde ladet bygge indtil Udgangen af 1911, var £. 10.13.10, medens den for de Skibe, Kompagniet nu har under Bygningen, bliver c. £. 10.18.0. Naar de sidstnævnte uagtet de nuværende dyre Byggepriser og under Hensyn til at tre Fjerdedele af den ny Tonnage er Motorskibe, kun bliver c. 4/— dyrere pr. Dødvægtton, beror dette paa, at Byggeprisen for større Skibe af de Typer, Kompagniet anvender, er forholdsvis billigere end for de mindre.

Kompagniet har ved Udgangen af 1912 fem godt indarbejdede Verdensruter, nemlig paa Kina—Japan, paa Siam, paa Sydafrika, paa Vestindien og paa Pacifikysten.

Siam Linien har for udgaaende haft rigelig Ladning. Derimod har det skortet paa hjemgaaende Ladning fra Siam paa Grund af, at der atter i 1912 har været Misvækst, som har formindsket Riseeksporten. Skibene har dog været i Stand til at komplettere deres Ladning i andre Havne.

Kina—Japan Linien. Udrejserne har været mindre tilfredsstillende. Raterne har gennemgaaende været lavere end foregaaende Aar, hvilket nærmest skyldes Ratekamp imellem Konferencelinierne og en udenforstaaende Linie. Derimod har der været rigelig Hjemladning til gode Rater, særlig Sojabønner til Fabrikerne i Kjøbenhavn og Stettin.

Den Vestindiske Linie har været i fortsat Fremgang saavel med Hensyn til udgaaende som hjemgaaende Ladning. Det i sidste Aarsberetning nævnte Samarbejde med engelske Linier har virket til fælles Gavn.

Sydafrika Linien har saavel udgaaende som hjemgaaende arbejdet under gunstige Vilkaar, hvilket til Dels kan tilskrives det gode Samarbejde med den svenske og norske Sydafrika Linie.

Pacifik Linien. Med en kombineret Flaade af egne og befragtede Skibe har Kompagniet fortsat den i 1911 paabegyndte Fart med tilfredsstillende Resultat. Det er Hensigten, naar Panamakanalen aabnes, yderligere at udvide denne Fart.

For at kunne besøge Trafiken paa sine Ruter, deri indbefattet egen Ladning, har Kompagniet maattet befragte ialt 28 fremmede Dampskibe paa tilsammen c. 170,000 Lastetons.

Handelsafdelingerne. At Handelen følger Flaget bekræftes af den Kendsgerning, at Ruteartens Udvikling har medført en tilsvarende Udvikling af Handelsafdelingerne og de til Kompagniet knyttede industrielle Virksomheder. Hertil har London Kontoret væsentlig bidraget og derved godtgjort det formaalstjenlige i Oprettelsen af en Afdeling af Kompagniet i Verdensomsættningens Centrum.

Importafdelingen har særlig lagt Vægt paa at udvide Handelen med Østens Stabelartikler. Den i forrige Beretning bebudede Udvidelse af Dansk Sojakagefabrik er nu tilendebragt, og Fabriken kan bearbejde c. 70,000 Tons Raamateriale aarlig samt udnytte den deraf udpressede Olje til Fremstilling af andre Artikler, særlig til Eksport. Der er gennem disse Udvidelser fremstaaet et stort Industrikompleks paa Islands Brygge.

Eksportafdelingens Omsætning har været stigende, særlig til de Omraader, der omfattes af Kompagniets Ruteart. Ved en ny Udvidelse i 1912 er Nørresundby Portland-Cementfabrik bragt op til at kunne fremstille c. 550,000 Tønder — c. 100,000 Tons — Cement aarlig, hvilket yderligere vil bidrage til at forøge Eksporten.

Træafdelingen. Uagtet der paa Grund af Vandmangel i Floderne i Siam har været sparsom Tilgang af Raatræ, har Træafdelingen dog haft en stigende Omsætning, navnlig ved Import af forskellige Træsorter fra andre oversøiske Lande.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af U. S., som ligger meget fast for denne og næste Maanedes Lastning, er alle andre Markeder flovere, saavel ud- som hjemefter. Sortehavet og Middelhavet har kun lidt at byde paa, og den stadige Returnering i Ballast af store Baade fra det vestlige Middelhav til Wales, trykker Kulfragterne. Ogsaa fra Østkysten er Kulfragterne lavere, baade til Middelhavet og Østersøen. Sidstnævnte Marked er fremdeles meget stille pr. prompt, og der ventes ingen synderlig Forandring forinden Trælastpladserne og St. Petersborg genaabner. Østen er stille, og for La Platas Vedkommende gælder i Øjeblikket det samme, men der spores de sidste Par Dage et bedre Begær, og Rederne synes at have gode Chancer for igen at drive Raterne opefter. Fra U. S. er der et ikke ringe Behov for Korntonnage, særlig pr. Marts, men ogsaa pr. April—Maj kan opnaas lønnende Rater. Der sluttedes i Ugens Løb i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Ris Birma/U. K. eller Kontinentet 30/ O. C. pr. Marts—April, Rangoon/Holland 27/6, Marts—April (6,800). Fra Bangkok betalles 34/6 pr. April. Bombay/Hull og Dunkerque 22/6 Dødvægtbasis pr. 5.—25. Marts, New York og/eller Filadelfia 26/6 pr. Marts.

Sortehavet etc. Korn Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 9/, Weseren 9/3, Hamburg 9/6, 3 d. mindre for Byg pr. 15.—25. Marts. — Kustendje/Antwerpen eller Rotterdam 8/3 à 8/6, prompt. Sulina/Rotterdam 8/6, Antwerpen 8/9 pr. prompt. Donauen/Antwerpen eller Rotterdam 9/6, udsøgt Havn Sydfrankrig Fres. 14¾ én Havn, 15¼ to Havne, option Algier og en sydfransk Havn Fres. 16, prompt (3,900). Erts Nikolajeff/Rotterdam 8/6 med 2,000 Tons daglig Lastning og Losning (4,700), Cardiff 8/6, 2,500—2,600 (5,400 Tons Baad), Poli/Rotterdam 11/6 med 800—800 Tons daglig (6,000).

Middelhavet. Erts Karthagera/Glasgow 6/6,

Rotterdam 5/ med 1,000—1,000 Tons daglig Lastning og Losning (5,000), Bougie/Middlesbro 5/10½, Aguilas/Calais 6/9. Fosfat Susa/Memel 9/6 (2,000), Sfax/Stettin 8/ (3,000), begge pr. Marts. Erts Bilbao/Cardiff 4/9, Newport 4/10½, Tynedock 5/, Middlesbro 5/1½, Rotterdam 5/1½, alt pr. prompt.

Nordamerika. Korn Baltimore/Rotterdam 3/1½ (24,000 Qrs.), Marts, Filadelfia/Hull 3/4½ (20,000 Qrs.) pr. Marts. Kasseolje New York eller Filadelfia/Kina 32 Cents Basis én Havn, April—Maj. Bomuld fra Wilmington 42/6 til Liverpool eller Bremen pr. Marts—April. — Planker Miramichi/Belfast 55/ pr. Juli. Cape Tormentine/Garston 56/3 pr. Maj (1,200 Stds.). Halifax/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 55/ pr. April (1,150 Stds.). — Tømmer fra Golfen 120/ Bremen og Tyne, 115/ London, Hull, Ostende eller Ghent, 117/6 to Havne, April. Pensacola/U. K. eller Kontinentet 112/6 én Havn, 115/ to Havne, Maj Afskibning. Paa Netto Charter fra Golfen 17/6 Hamburg (April), 21/9 Danmark, Basis én Lossehav (Marts). — Korn New Orleans/Rotterdam 3/9, Annullering 10. April, Galveston/Rotterdam 4/ pr. Marts.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Gransen til U. K. eller Kontinentet sluttedes flere prompte Baade til 21/6 O. C. (6 d. mindre direkte Havn), hvorefter op til 24/ betaltes, men derefter sluttedes igen til 22/6 à 23/. Fra Buenos Aires eller La Plata betaltes 24/6 Marseille direkte pr. 5.—25. Marts og fra Bahia Blanca til U. K. eller Kontinentet 24/6 à 25/3 O. C. Option Genua eller Marseille til 2/ ekstra pr. Marts.

Østersøen meget stille pr. prompt og uden Forandringer fra forrige Uge. For Kappbjælker Windau/Ghent noteres Hfl. 16½ pr. Tyll. Et Par enkelte Kornlaster fra Königsberg sluttedes til 1/1½. Hvedebasis til Rotterdam. For Sukker noteres 4/9 à 5/ Danzig/London. Pr. f. o. w. er sluttet 30/ D. B. B. Sundsvall/London (850 Stds.), 35/ Frederikshavn/West Hartlepool (400), 31/ D. B. Petersborg/London (650).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 Kiel (1,400), 5/ Memel (2,000), 5/ à 5/3 god dansk Havn (1,400—1,600), 6/ Tuborg (1,200), 6/ à 6/3 Libau (1,800—2,000), 8/9 Marseille (3,800), 9/ à 9/3 Genua, 11/3 Ankona (4,000). Fra Hull 6/9 Reval (2,400), 5/9 à 6/ Danmark (1,000—1,200), 4/ Rotterdam, 4/10½ à 5/ Rouen. Fra Firth of Forth 6/3 Libau (1,500), 5/10½ Eckernförde (1,400), 6/9 Wismar (1,300), 5/9 Lübeck (2,200). Fra Cardiff eller Newport 8/4½ Gibraltar (1,200—1,400), 8/6 à 9/ Genua, 8/3 Malta, 10/6 à 10/9 Port Said, 9/ Las Palmas, 16/6 à 17/ Rio Janeiro, 16/3 River Plate.

Skrevet den 11. Marts 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende mat for Marts og primo April Afskibning, idet der kun er faa Fragter for Rejser, der foretrækkes som Mellemtur, indtil Bottenhavet kan besejles. Østnorge hyder lavere Rater for Isfragter og for andre Laster er det ogsaa matere end forrige Uge, uden at der fra de andre Lande med aabne Havne er kommen noget nævneværdigt nyt frem.

Fra Bottenhavet er der kun faa Laster pr. f. o. w., medens Markedet ligger bedre for senere Afskibninger til konstante Rater.

Returfragter Vest fra ligger i det væsentligste ogsaa mat med lidt lavere Tilbud saavel for Kul som for Claylaster, og der er i det hele kun lidet Brug for Sejlere i disse Dage.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet for Nordtysklands Vedkommende gennemgaaende ret stille, uden at Raterne egentlig er lavere; men det er f. Eks. fra Stralsund og Rostock vanskelig at placere ikke dér paa Pladserne liggende Skibe. Iøvrigt noteres fra Stolpmünde 5 à 5¼ M. for Rug, Stralsund, Rostock, Wismar 4 M. og Lübeck noget lignende for Jern og Salt. Sverig er uforandret med gennemgaaende rigelig Udbud af Stenlaster

til smaa Rater, og fra Norge noteres Feldspath til Stettin 5 à 5¼ M. Danmark er fra Provinserne lige flov og har af Kornlaster nærmest slet ingen. Heller ikke Kjøbenhavn er videre livlig, men sluttede dog flere Skibe, saaledes Hvede til Aalborg 16 Øre, Soyakager til Femø 17 Øre, Thisted 25 Øre, Majs til Kjøge 13 Øre.

Fra Sø og Land.

Druknet Somand. Skive, 8. Marts. I Følge Telegram fra Varberg er den 18-aarige Somand Peter Josep sen faldet over Bord fra Skonnerten »Maria» og druknet, da Skonnerten passerede Anholt.

Havarier og Forlis.

Hamborgsund, Dpsk. af Göteborg, kom den 27. f. M. paa Rejse fra Ronneby til Aberdeen med en Ladning Sten paa Grund ved Saltholm i taaget Vej. Svitzers assisterer.

Harald Klitgaard, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Libau til Riga i Isen i Kollision med Isbryderen »Peter den Store» og fik en Del Skade paa Boven.

Kristine, Skonnert af Graasten, kom den 28. f. M. paa Rejsen fra Nyborg til Nørre Sundby med en Ladning Mel paa Grund ved Hindsholm. Mandskabet er gaaet i Land; Svitzers assisterer.

Falken, Dpsk. tilhørende D. F. D. S. kom d. 6. ds. paa Rejsen fra Svendborg til Kjøbenhavn paa Grund udfor Stubbekjøbing.

Colly, Galease af Grundsunda, kom paa Rejsen fra Holtenu til Malmø med en Ladning Tjære paa Grund ved Sykholm. Svitzers assisterede Skibet flot og ind i Rødby Havn.

Regal, norsk Dampskib, kom paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Randers med en Ladning Salpeter paa Grund paa Boels Plade ved Indsejlingen til Randers Fjord. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Superfos, Dpsk. af Kastrup, kolliderede ved Ankomsten til Kastrup med tysk Sejskib »Margrethe»; dette sidste fik en Del Skade; »Superfos» fik ingen Skade.

Frederiksvaag, Skonnert af Thorshavn, strandede den 5. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Færøerne med en Ladning Stykgods paa Læsø Nordvestrev og løb fuld af Vand. Besætningen, 6 Mand, blev reddet i Land i Vesterøds Redningsbaad.

Martha, Jagt af Fredericia, mistede under stærke Storme i Storebælt Rigningen og drev hjælpeløs om. Besætningen, 2 Mand, blev af Damptrawleren »Adjutant» landsat i Kallundborg. Skibet, der var paa Rejse fra Romsø til Fredericia, havde en Ladning Sten inde.

Jørgen Olsen, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra London til Appledove lidt en Del oven Bords Skade og er indkommen til Portsmouth for at reparere.

Magdalene Blumenthal, Dpsk., er paa Rejsen fra Stettin til England med en Ladning Flasker indkommen til Frederikshavn i læk Tilstand; maa reparere.

Heimat, Tjalk af Holterfeltn, indkom paa Rejsen fra Haderslev til Kristianssand med en Ladning Malt til Frederikshavn, hugseret af Svitzers »Expres». Skibet var sprunget læk og havde Vand i Lasten.

Mine, Skonnert af Thuro, kom paa Rejsen til dansk Havn paa Grund ved Bastø; maa løse af Ladningen for at komme flot.

Cæcilie, Galease af Egersund, er paa Rejsen fra Hjemstedet med en Ladning Mursten indkommet til Skagen efter en 14 Dages Rejse. En Mand af Besætningen er skyllet over Bord og druknet. Skibet havde en Skade paa Sejlene.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Skonnert »Marie» af Marstal, 78 Reg.-Tons og 150 Tons dw., bygget i Danmark, Klasse 5. 6. 1. 1. til 1915, solgt for Kr. 8.500 til Kapt. Carl O. Olofsson, Donsö.

Galease »Victoria» af Hellerup, 50 Reg.-Tons og 130 Tons dw., bygget i Norge, solgt til Skibsreder Nils Friberg, Visby.

»Victoria» var Statsbanernes Fyrskib paa Korsør Red indtil det nybyggede Fyrtaarn toges i Brug i Januar Maaned d. A.

Skonnert »Christiane» af Marstal, 39 Reg.-Tons og 90 Tons dw., bygget i Søndre Garn 1898, Klasse 3. 3. 1. 1., solgt til Kaptajn Olaus Andersson, Åstorp, for c. 7.000 Kr.



Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 4. April d. A., Kl. 1. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden. Desuden foreligger fra Bestyrelsen Forslag om Ændring af Lovenes §§ 8 og 9.

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1913.

Bestyrelsen.



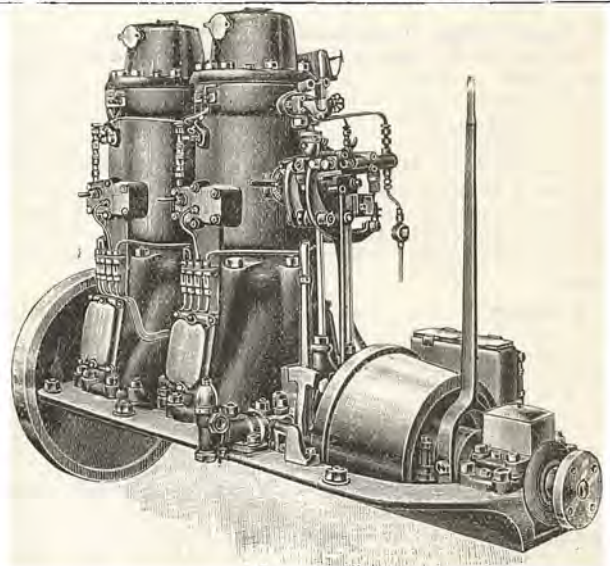
Forlang altid for

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28.

København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Reval 24./2. — Alexandra, Nielsen, ank. Dunkerque 7./3. — Alfarve, Borries, ank. Sunderland 11./3. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 12./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 10./2. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 11./3. — Ar-

kansas, Petersen, ank. Filadelfia 9./3. — Arno, Fischer, afg. Lissabon 7./3. — Aurora, Gommesen, pass. Brunshüttel 12./3. — Beira, Mortensen, afg. Neapel 10./3. — C. F. Tietgen, Thom- sen, ank. hertil 6./3. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. hertil 12./3. — Christian IX, Helm, ank. Pillau 10./3. — Chris- tianssund, Andersen, ank. hertil 8./3. — Dagmar, Müller, ank. hertil 8./3. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 11./3. — Flo- rida, Andersen, afg. New York 23./2. — Garonne, Kromann, ank. Libau 5./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 5./3. — Hengest, Munck, afg. herfra 11./3. — Hjelm, Andersen, ank. Doulon 10./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Tunis 11./3. — Jolantha, Kyllbeck, ank. Riga 8./3. — Kasan, Mikkel- sen, pass. Holtenau 11./3. — Kentucky, Andersen, pass. Dunge- ness 11./3. — Kiew, Tønnesen, ank. hertil 9./3. — Loire, Crai- gne, afg. Rochelle 11./3. — Louise, Broeks, ank. London 10./3. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. Kristiania 10./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Boston 11./3. — Minsk, Harder, pass. St. Catherine 10./3. — Morsø, Nellemann, ank. Stettin 6./3. — Nicolai, Jørgensen, ank. hertil 9./3. — Nordjylland, Søe- berg, afg. Windau 11./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 10./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssund 8./3. — Penn- sylvania, Lissner, afg. Newport News 11./3. — Perm, Gott- hardt, ank. London 11./3. — Pregel, Iversen, afg. Reval 5./3. — Saga, Hansen, ank. Reval 10./3. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 11./3. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3./3. — Texas, Clau- son Kaas, pass. Madeira 23./2. — Thyra, Dam, pass. Brunshüttel 10./3. — Tiber, Bech, afg. Marseille 11./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 10./3. — Tula, Therkildsen, afg. Newport 7./3. — Tyr, Thaning, ank. hertil 10./3. — United States, Göttsche, ank. hertil 12./3.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Aleksander Shu- koff, Brandt, ank. København 12./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Stettin 8./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 4./3. til Liverpool. — Russ, Petersen, afg. San Lorenzo 28./2. til Göteborg. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Nerre Sund- by 20./2. til Buenos Aires. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Aalesund 9./3. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 5./3. til Stockholm. — Generalkonsul Palli- sen, Christensen, afg. Santa Fé 15./2. til Amsterdam. — Wladi- mir Reitz, Olsen, ank. Rosario 26./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Odense 9./3. — Nawa, Dahl, afg. Bahia Blanca 7./3. til Göteborg.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Memel 9./3. — Amali- enborg afg. Leith 9./3. — Brattingsborg afg. Newcastle 7./2. — Børglum afg. Las Palmas 2./3. — Dansborg ank. Huelva 6./3. — Elsborg ank. København 8./3. — Esrom afg. Palermo 8./3. — Flynderborg ank. Libau 6./3. — Frede- riksborg ank. Tenerife 2./3. — Guldborg ank. Kalundborg 3./3. — Gurre ank. Cienfuegos 3./3. — Hammershus ank. Capetown 2./3. — Harildsborg ank. København 8./3. — Hundborg afg. København 8./3. — Høneborg ank. Libau 6./3. — Jelling ank. New York 3./3. — Jomsborg pass. København 9./3. — Jungshoved pass. Ushant 9./3. — Jø- gersborg ank. Tenerife 5./3. — Kallundborg ank. Vlaar- dingen 6./3. — Kalø ank. Cardiff 16./2. — Klampenborg ank. Huelva 6./3. — Kronborg pass. Deal 3./3. — Lejre ank. Torre 4./3. — Marselisborg ank. Göteborg 9./3. — Næs- borg afg. Windau 8./3. — Randelsborg afg. Genua 6./3. — Silkeborg ank. Helsingør 7./3. — Skanderborg pass. Hanst- holm 9./3. — Skjoldborg ank. Huelva 3./3. — Skodsborg pass. Frederikshavn 8./3. — Spigerborg pass. Skagen 9./3. — Stegelborg ank. Chantenay 8./3. — Stjerneborg afg. Huel- va 4./3. — Søborg ank. Danzig 28./2. — Taarnborg pass. Skagen 3./3. — Ulfborg afg. Sunderland 7./3. — Uranien- borg afg. Cardiff 2./3. — Vordingborg ank. Stettin 2./3. — Ørkild ank. Triest 2./3.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Gibraltar 7./3. for udg. — Samui afg. Colombo 10./3. for udg. — Bandon afg. Bordeaux 9./3. for hjemg. — Panan pass. Perim 8./2. for udg. — Jutlandia afg. Singapore 7./3. for udg. — Selandia afg. Penang 27./2. for hjemg. — Indien pass. Perim 5./3. for udg. — Tranquebar ank. Wladivostok 8./3. for hjemg. — Cathay ank. Göteborg 8./3. for udg. — Chumpon afg. Delagoa Bay 22./2. for udg. — Kina ank. Antwerpen 24./2. for udg. — Arabien ank. Queenstown 3./3. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23./2. for udg. — St. Croix afg. Portland 8./3. for udg. — St. Jan afg. St. Thomas 25./2. for hjemg.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. Korsør 7./3. til Blyth. — Skinfaxe, Faber, ank. Bandholm 8./3. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Gjedser 8./3.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Bathurst 22./2. — London, Bom, afg. Larnaca 28./2. til Konstantinovel. — Paris, Tholander, afg. Rouen 6./3. til Methil. — Bryssel, Kaas, afg. Brixham 7./3. til Memel.

Mercur. Roma, v. Thun, afg. Palermo 4./3. til Valencia. — Berlin, Krogh, ank. Port of Spain 14./2. — Wien, Boeck-Han- sen, ank. Rio de Janeiro 7./3.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk afg. Huelva 5./3. — Chassie Mærsk pass. Gibraltar 9./3. — Leonora Mærsk afg. Cardiff 4./3. — Laura Mærsk afg. Desterro 4./3. — Lexa

Mærsk afg. Savona 8./3. — Peter Mærsk ank. Cardiff 25./2. — Rosenborg afg. Tyne 8./3. — Sally Mærsk afg. Ar- dressan 20./2.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 11./3. til Hartle- pool. — Hebe, Gregersen, afg. Gandia 11./3. til Bremen. — Ner- ma, Degn, pass. Dungeness 11./3. for Ghent. — Thyra, Jessen, ank. Stolpemünde 11./3. — Laura, Lund, afg. Ceuta 10./3. til Valencia. — Rigmor, Uldall, pass. Coreubion 10./3. for London. — Gerda, Iversen, ank. Newcastle 10./3. — Polly, Mathiasen, ank. Hamburg 9./3. — Fylla, Brinch, ank. Hamburg 8./3. — Inger, Schiff, pass. Dartmouth 6./3. for Mazagan. — Ulla, Hansen, afg. Port Talbot 5./3. til Palamos. — Nautik, Nielsen, afg. Swansea 8./3. til Karlskrona. — Olga, Christensen, ank. Amsterdam 8./3. — Johanne, Thøgersen, afg. Barry 8./3. til Vinaroz. — Nord- søen, Gram, ank. København 8./3. — Stella, Larsen, ank. Ant- werpen 6./3. — Ellen, Hansen, afg. Alicante 6./3. til Valencia. — Cito, Jøp- sen, ank. Swansea 6./3. — Marie, Nielsen, ank. Antwerpen 6./3. — Dagmar, Skou, ank. Hamburg 6./3. — Nexos, Basse, afg. Newcastle 6./3. til Reykjavik.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Bathurst 2./3. til Bremen. — Nel- ly, Clausen, ank. Tenerife 3./3. — Fanny, Duhn, ank. Bayonne 27./2. — Lilly, Sørensen, pass. Sagres 11./3. for Karthagera. — Alexy, Sørensen, ank. Nakskov 7./3. — Daguy, Clausen, ank. Kratzwieck 10./3. — Mary, Sørensen, ank. Fowey 7./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Genua 10./3. — Mar- tha, Christensen, afg. Kirkaldy 11./3. — Elna, Rathje, ank. Seaham 10./3. — Therese, Pedersen, afg. Susse 5./3. — Har- riet, Larsen, ank. Yarmouth 11./3. — Dagny, Therkildsen, afg. San Felieu 11./3. — Simone, Møller, ank. Tyne Dock 9./3. — Jeanne, Olsen, ank. Catania 6./3. — Vera, Riis, ank. Tyne Dock 9./3. — Daisy, Jørgensen, ank. Savona 9./3. — Annine, Leth, ank. Hornfleur 10./3. — Kamma, Løffler, afg. Oran 8./3. — Betty, Lagesen, afg. Granville 8./3.

Torm. Gudrun, Sonniehsen, afg. Liverpool 8./3. — Sara, Jensen, ank. Seaham 9./3. — Helene, Sørensen, ank. Norre Sund- by 9./3. — Ragnhild, Schultz, ank. Sfax 7./3. — Valborg, Hansen, afg. Mariager 8./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Kjø- benhavn 16./2. — Estrid, Hansen, afg. Tuborg 6./3. — Agnete, Dam, ank. Frederikshavn 8./3. — Gunhild, Hansen, afg. Mid- dellart 8./3. — Hermia, Farup, ank. Helsingborg 26./1. — Elise, Jørgensen, afg. Methil 9./3.

Dansk Rederiaktieselskab. Nordpol, Holst, ank. Antwerpen 1./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Santiago 10./3. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 27./2. — Kron- prinsesse Louise, Gislason, afg. Sunderland 10./3. — Svend, Schmidt, ank. Middelfart 11./3. — Urania, Clausen, ank. San Lucco 9./3.

Nordssen. Nordland, Larsen, ank. Almeria 11./3. — Kron- prins Frederik, Andersen, ank. Castellon 9./3. — Holland, Poulsen, ank. København 11./3. — England, Andersen, afg. København 8./3.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 9./3. — Europa, Hansen, ank. Cardiff 8./3. — Frankrig, Friis, afg. Newcastle 8./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Glasgow 10./3. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 11./3.

Rødbj Havn. Freja ank. Dyngø 7./3.

Æro. Energi, Jensen, ank. Aalborg 3./3. — Erindring, Nielsen, ank. Hull 7./3. — Enigheden, Jensen, ank. Sølv- s- borg 9./3.

Sejlskibe.

Svendborg. Clythia, Jensen, ank. Kristiania 5./3. — Ac- tiv, Mouritsen, ank. Boness 4./3. — I. Lotz, Hansen, ank. Drøbak 10./3. — Britta, Jensen, ank. Lübeck 9./3. — Pampa, Jensen, ank. Lübeck 9./3. — Leif, Andersen, ank. Danzig 7./3. — Hans Ditlev, Stavgaard, ank. Egensund 9./3. — G. R. Berg, Hvene- gaard, ank. Fowey 10./3. — Dagmar, Petersen, ank. Deal 5./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Frederiksstad 10./3. — Danmark, Huusfeldt, ank. Rasvaag 9./3. — Standard, Rasmussen, ank. Svendborg 10./3. — Triton, Hansen, ank. Vestervik 9./3. — Alma, Hansen, ank. Pillau 11./3. — Vera, Jensen, ank. Fowey 11./3.

Ronne. Sigurd, Kofoed, ank. Klagshamn 8./3.

Senderho-Fans. Elisabetha, Pedersen, afg. Cadiz 3./3. til Rio Grande.

Æro. Lauritz, Folmer, ank. Skien 3./3. — Hermod, Drei- mann, ank. Fowey 3./3. — Alhertha, Kromann, ank. Corseulles 3./3. — Laura, Jensen, ank. Saffi 3./3. — Prøven, Schmidt, ank. Göteborg 4./3. — Freya, Kock, er ank. Kolberg. — Dron- ning Louise, Lauritzen, ank. Frederikshald 4./3. — I. A. Kro- mann, Christensen, ank. Skagen 3./3. — Gloria, Fabricius, ank. Kolberg 3./3. — Mars, Stegmann, ank. Libau 9./3. — Pampa, Svendsen, afg. Marstal 4./3. til Norge. — Bonavista, Christen- sen, er ank. Casablanca. — Henry, Jensen, pass. Beachy Head 1./3. vestg. — Sejerskransen, Friis, ank. Larvik 4./3. — Kristine, Rasmussen, ank. Karlshamn 5./3. — Vega, Hansen, ank. Tuborg 5./3. — Freden, Christensen, ank. Stubbekjøbing 5./3. — Otelia, Clausen, ank. Trapani 6./3. — Venus, Haagensen, afg.

(Fortsættes Side 124.)

VII. Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Sydamerikas Østkyst

- 415. Dansk Vestindien. St. Croix SW.** Rapporteret Rev eksisterer ikke. Foranlediget ved »Notice to Mariners» Nr. 2819, Washington 1913, ifølge hvilken Damperen »Hestiluse», Kap- tajn Waterman, skulde have stødt paa et ikke kortlagt Korallrev 175° (misy. S. 1/2 E.) fra SW.-Punten af St. Croix og 232° (misy. SW. 1/2 W.) fra Long Point, er Stedet blevet undersøgt af Orlogsskibet »Higolf» med det Resultat, at der intet Korallrev findes paa det opgivne Sted, og at Sokortene er i fuld Overensstemmelse med de faktiske Forhold, samt at Kapitajnens Meddelelse om, at det paa Øen var et velkendt Faktum, at Revet, der gaar ud fra Øen, er til- taget efter Mount Pelées Udbrud, heller ikke har fundet nogen Bekræftelse. SW.-Punten: c. 17° 40 1/2' N. 64° 54' W. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 2201, Kjøbenhavn 1912).
- 416. Curacao. Santa Anna. Oplysninger.** Udsigtstærket paa W.-Siden af Indløbet N. for Waterfort Fyr, hvilket benyttes som Indsejlingsmærke, eksisterer ikke mere. Grunden SW. for Waterfort Fyr er uddybet til 10 m. Ved Kanten af det læge ligger 2 store Tønder, som man skal holde om Styrbord for Indgaaende. 7-8 m Grunden i Schottegat, SW. for Krudtmagasinet, er uddybet til 10 m. De 4 hvide Tønder, som var udlagt i Schottegat, er inddraget. Waterfort Fyr: 12° 56' N. 68° 57' W. (Se »Efterretninger for Søfarende» Nr. 355, Kjøbenhavn 1910.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 417. Italien W.-Kyst. Livorno S. Vada Grund. Fyr forandres.** I Marts 1913 forandres det hvide, faste Fyr paa Vada Grund til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3. Sek., Mørke 1. Sek. 43° 19' 11" N. 10° 21' 54" E.
- 418. Italien W.-Kyst. Giglio. Capel rosso. Fyr forandret.** Fyret paa Capel rosso Punt, S.-Punten af Øen Giglio, viser hvidt, fast Lys med Blus hver 30 Sek., fast Lys 26. Sek., Blus 3. Sek. 42° 19' 19" N. 10° 55' 17" E.
- 419. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Castellamare di Stabia. Oplysning om Fyr.** Fyret paa Batteriet paa Havnemolen ved Castellamare di Stabia er nu et hvidt Fyr med En-Formørkel- ser hver 9 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 3 Sek. 40° 41' 36" N. 14° 28' 20" E.
- 420. Italien S.-Kyst. Gallipoli. Fyr forandres.** I den første Halvdel af Marts 1913 for- andres det hvide, faste Fyr paa E.-Enden af Molen ved Gallipoli Havn til et grønt Fyr med En- Formørkelser hver 7. Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2. Sek. 40° 03' 25" N. 17° 58' 49" E.
- 421. Italien E.-Kyst. Molfetta. Fyr tændt.** Paa Yderenden af den under Forlængelse varende lille Dammning paa SW.-Siden af Molfetta Havn er tændt et grønt, fast Fyr. 41° 12 1/2' N. 16° 35 1/2' E.
- 422. Tyrkiet. Marmorhavet. Vorthonas og Sikli Vorthonas. Fyr tændes.** 1) Paa Vor- thonas Skær paa S.-Enden af Maltepe Banker opføres en Baake, paa hvilken der vil blive tændt et ubevogtet, hvidt Blinkfyrt, som viser Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. Flam- mens Højde: 6 m. Synsvidde: 5 Sm. 40° 54' 37" N. 29° 05' 22" E.
- 2) Paa Sikli Vorthonas Skær, N.-Enden af Maltepe Banker, opføres en Baake, paa hvilken der vil blive tændt et ubevogtet, hvidt Blinkfyrt, som viser To-Blink hver 10 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 6 Sek. Flammens Højde: 4.5 m. Synsvidde: 5 Sm. 35° 57' N. 29° 05' 17" E.
- Bege Fyrtønde tændes uden nærmere Bekendtgørelse, naar Baakerne er færdige.
- 423. Rusland. Sorte Hav. Injestr. Liman. Zaregrad Munding. Løb forandret.** Sand- bankerne i Indløbet af Zaregrad Munding har forandret sig en Del; Løbet har skudt sig N. efter Ledelyftheden og Afmærkningen er flyttet efter Farvandet. Fyrbaakerne: c. 46° 04' N. 30° 28' E.
- 424. Lilleasien. Sorte Hav. Fatsa (Fatsa) Rev. Fyr tændes.** Paa S.-Enden af den tørre Del af Fatsa Rev opføres en hvid Baake. Naar Baaken er færdig, tændes paa denne — uden nærmere Bekendtgørelse — et ubevogtet, hvidt Lysfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0.5 Sek., Mørke 2.5 Sek. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 5 Sm. 41° 03 1/2' N. 37° 31' E.

Efterretninger for Søfarende

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv

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

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

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

Bemærkninger om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser

I. Østersøen.

385. Sverrig. Falsterbo WSW. Vragpræk inddraget. Vragpræken, som laa ved det uskadeliggjorte Vrag af Galeasen Arna, er inddraget. c. 55° 20' N. 12° 38' E. (Se »Efter- retninger for Søfarende« Nr. 60, Kjøbenhavn 1913.)

386. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Kablers Beliggenhed. Paa Helsingfors Red er udlagt 3 Kabler, som man ikke maa ankre i Nærheden af.

Det ene gaar fra Tønden Zsärewitsch i N.-Hav; en til Broen paa N.-Siden af Skatudden SW. for Tønden. De 2 andre løber for største Delen parallel med hinanden fra SE.-Siden af Skatudden først mod SE, dernæst W. og S. om Kalfholm til W.-Siden af Sandhamn, det ene lander N. for Øens NW.-Spids, det andet S. for Nutholm. Zsärewitsch Tønde: c. 60° 10 1/4' N. 25° 00' E. (Kort Nr. 155.)

387. Rusland. Finske Bugt. Kaspervig Fyr. Oplysning. Kaspervig hvide, røde og grønne Lysfyrt har nu følgende Lysvinkler:

1. grønt i Pejlinger fra 169° til 178 1/2° (svagt grønt fra 174 1/2°);

2. hvidt i — - 178 1/2° til 199°;

3. rødt i — - 199° til 216°.

e. 59° 36' N. 25° 56' E. (Kort Nr. 155.)

388. Rusland. Libau Fyrskib atter udlagt. Libau Fyrskib er atter udlagt. c. 56° 31' N. 20° 51' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 167, Kjøbenhavn 1913.)

389. Rusland. Libau. Havnebestemmelser. I Følge Meddelelse fra det danske Konsu- lat i Libau har den derværende Havnekaptajn udstedt følgende Bestemmelser:

Handelskibe maa kun benytte det S.-lige Indløb til Forhavnen, og i Forhavnen maa de ikke passere en Linie regnet til Molen, der adskiller Krigshavnen fra Forhavnen. I Tilfælde af, at det skulde være nødvendigt at overskride denne Linie, maa Havnekaptajnens Tilladelse først indhentes. Libau: c. 56° 36' N. 21° 00' E.

390. Tyskland. Adler-Grund. Vraglystørde atter tændt. Lystønden ved Vraget af Dam- peten Norden er atter tændt. 54° 47', N. 14° 21'. E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 260, Kjøbenhavn 1913.)

391. Tyskland. Kieler Fjord. Frederichsørt Fyr. Havnearbejder. Paabud. Ved Bølge- bryderen ved Frederichsørt Fyr nedrømmes Paale. Arbejdsstedet, de er afmærket med et rødt Flag, maa ikke passeres for tæt og kun med langsom Fart. c. 54° 23 1/2' N. 10° 11 3/4' E.

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

392. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak Fort NE. Drivende Flaade. Den 10de Marts d. A. er en større Flaade observeret drivende c. 2000 m NE. for Saltholm-Flak Fort. Flaaden vil blive eftersøgt. Fortet: 55° 42 1/4' N. 12° 44 1/4' E.

393. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønde atter udlagt. Kirke-

grund Klokketønde er udlagt og Vintersmærket inddraget. 55° 06' (12") N. 11° 23' (12") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2882. Kjøbenhavn 1912.)

394. Danmark. Store-Bælt. Drivende Vrag. Vraget af en stenlastet Jagt, Martha, er den 7de Marts d. A. observeret drivende NNE. for Romso Fyr omtrent midt mellem Romso og Rejsnæs. Vraget, der var forladt af Mandskabet, var læt. Masten var gaaet over Bord. Vraget er forgarves eftersøgt: Romso Fyr: 55° 30' 44" N. 10° 48' 14" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

395. Danmark. Kattegat. Juelsminde. Havn spærret. Juelsminde Havn er paa Grund af Tilslutning indtil videre spærret for al Trafik. c. 55° 43' N. 10° 01½' E. (Danske Løds, Side 212. Havne-Løds, Side 63.)

396. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord. Klokketønde atter udlagt. Odense-Fjord. Klokketønde er udlagt og Vintersmærket inddraget. 55° 32' (25") N. 10° 38' (59") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2927. Kjøbenhavn 1912.)

397. Danmark. Kattegat. Falske Bolsax. Klokketønde atter udlagt. Falske Bolsax Klokketønde er atter udlagt og Vintersmærket inddraget. 55° 43' (05") N. 10° 43' (18") E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2927. Kjøbenhavn 1912.)

398. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Oplysning om Bessjling. Paa Grund af Løbets Sæuevlethed og den hærde Strøm fraarades det Skibstøret at søge ind i Randers Fjord uden Løds, med mindre de er lokalt kendte.

Hvis Lødsen under Paalandsstorm og Sø er forhindret i at komme ud, kan mindre Skibe med 2 1/2 å 3 m Dybgaende staa ind over Barren og ankre mellem Baaken og Kirkegrunden, hvor der er Plads til 2 å 3 Skibe, og der afventer Lødsen. Store Skibe maa forblive uden for Barren indtil Lødsen kan komme ud. Indløbet: 56° 36½' N. 10° 23' E. (Danske Løds, Side 167.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

399. Norge. Romsdal. Bud. Fyr tændt. Paa Enden af Bud Møle er tændt en privat Lanterne. 62° 54½' N. 6° 54½' E.

400. Tyskland. Helgoland NE. Vrag almærket. Vraget af en Torpedobaad er sunket c. 53° 44' (misy. NE. t. E.) fra Helgoland Fyr.

En grøn Vragtønde med N-lig Topbekegnelse er udlagt c. 100 m N. t. W. ½ W. for Vraget. 54° 14½' N. 7° 59½' E. (Kort Nr. 180.)

401. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Skydning. Fra 27de Marts til 28de Maj 1913 begyede Dage inklusive afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Skydelfeltet begrænses mod N. af Limten Tønde H—Tønde 6, mod S. af Limten Grodener Baake—Tønde 16.

Skydningen finder Sted paa forskellige Tider af Dagen og ofte tilfjæ om Natten. Under Forberedelserne til Skydning og i Skydepauserne hejses det internationale Flag B halv op paa Forterne Grimmerthörn og Kugelbæke. Post- og Passagerskibe kan da passere. Under Skydningen hejses Flag B helt op, og al Passage er da forbudt. Ved Skydningens Ophør hales Flag B ned, og en sort Ballon hejses; Passage er da tilladt, men der maa passeres paa Støpbroesser og andre Hindringer. Først naar disse er fjernet, nedhales Ballonen. Hvis Skydning undlades paa en Skydedag, vises et rødt Flag fra Cuxhaven Fyrtårn. Politifartøjer med Hamborgs Tjenesteflag og rødt Flag eller rød Lanterne paa Toppen ligger ude. Bugsedamper er til Stede for eventuel at hjælpe Skibe over eller ud af Skydelfeltet, dog paa deres egen Risiko.

Fyrskibet Elbe V indtages enkelte Dage under Skydningen i Tiden fra 24de April til 28de Maj, det udlægges atter efter Skydningens Ophør. Cuxhaven: 53° 52½' N. 8° 42½' E.

402. Tyskland. Weser. Bremerhaven. Fyr midlertidig slukket. Lystønde udlagt. Det røde, hvide Fyr paa N.-Mølen ved Indløbet til Alte Hafen er slukket.

En sort Lystønde, mærket »Geeste-Einfahrt«, er udlagt i 4 m Vand e. 180 m W. for N.-Mødens Hoved. Lystønden viser rødt To-Blink hver 12 Sek., Blink 1. Sek., Mørke 2. Sek., Blink 1. Sek., Mørke 6. Sek. 53° 32' 15" N. 8° 34' 41" E. Løbet ind i Alte Hafen og Geeste gear S. om Lystønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 317. Kjøbenhavn 1913.)

403. Tyskland. Jade. Altmærkning forandret. Følgende Forandringer er nu foretaget ved Altmærkningerne i Aussenjade:

1) Spiritønde L er flyttet til 53° 44' 25" N. 8° 02' 42" E. og Spiritønde M til 53° 43' 14" N. 8° 02' 54" E.

2) Den røde og sort stribeede pærolformede Spiritønde med sort trekantet Flag, som er mærket Løgte, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 272. Kjøbenhavn 1913.)

404. Tyskland. Jade-Vareler Farvand. Sprængningsøvelser. I Vareler Farvand vil der blive afholdt Sprængningsøvelser i c. 30 Dage, saavel om Dagen som om Natten, i Tiden fra 17de Marts til 28de August 1913.

Øvelsesfeltet begrænses mod N. af en Linie i W. fra Tønde 23, i E. af 6 Meter Kurven, i S. af en Linie i E. fra Tønde Varel B og i W. af en Linie i N. fra samme Tønde. Det er forbudt at ankre paa Øvelsesfeltet i ovennævnte Tidrum, og under Øvelserne er Feltet spærret for Sejlad. Politifartøjerne fører rødt Flag eller rød Lanterne paa Toppen. Tønde Varel B: 53° 29' N. 8° 11½' E.

405. Holland. Sommeralmærkning. I Holland er Ullægningen af Sommeralmærkningerne paabegyndt.

406. Holland. IJmuiden NW. Vrag borttages. Borttagelsen af Vraget af Damperen Etou er paabegyndt.

Der er udlagt endnu en grøn Vragtønde c. 300 m S. t. E. fra den allerede udlagte Tønde, saaledes at Vraget nu ligger mellem de to Tønder. 52° 35½' N. 4° 19½' E. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2048. Kjøbenhavn 1912.)

407. IJmuiden W. Vrag borttaget. Vraget paa e. 52° 28½' N. 4° 12' E. er borttaget og Vragtønden inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1630. Kjøbenhavn 1912.)

408. Holland. Hoek van Holland. Nat-Vandstands-signaler. Fra den 18de Marts d. A. vil der blive vist en hvid Lanterne, som fra Søen vil ses til venstre ovenover de sædvanlige Vandstands-signaler paa Norddamningen ved Hoek van Holland, naar Vandstanden er 0, m højere, end det sædvanlige Vandstands-signalet angiver. 51° 58½' N. 4° 06½' E.

409. England. Humber. Taagesignaler. 1) Ved IJmuiden Dok gives Taagesignaler med Sirene, To-Stød hver 2 Min., Stød 6 Sek., Pause 8 Sek., Stød 6 Sek., Pause 1 Min. 40 Sek., fra E.-Enden af E.-Mølen. 53° 37½' N. 0° 10½' W.

2) Ved Hull og Barnsley Jernbane-Stationer gives Taagesignaler nu med 2 dybt lydende Klokker paa følgende Maade:

a) Paa E.-Enden af Pieren, Ek-Slag hver 10 Sek.

b) Paa W.-Enden af Pieren, To-Slag hver 10 Sek. 53° 44½' N. 0° 18' W. (Kort Nr. 180.)

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

410. Frankrig. Trouville. Oplysning om Fyr. Det hvide og røde Fyr paa E.-Mølen ved Trouville er et Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 Sek., Lys 9 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Jævnligt ulforandret. 49° 22' 06" N. 0° 04' 33" E.

411. England. Spithhead Indsøjling. Advarsel med Hensyn til Opmaalingsforetagender. En lille sort Fortøjlønde er udlagt 53 m 109° (misy. SE. t. E.) fra Shanklin Pior røde Fyr. Der skal foretages Afsøgninger i Nærheden af Tønden, og at Hensyn til disse tiltrækkes Skibstøret Forsigtighed. Tønden: 50° 36' 00" N. 1° 02' 30" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 58. Kjøbenhavn 1913.)

412. Irland E.-Kyst. Kingstown. Forsøg med Tænding af Fyr om Dagen under Taage opført. Fyrene paa E.- og V.-Møllerne ved Kingstown tændes ikke mere om Dagen under Taage. E-lige Mølefyrt: 53° 18' N. 6° 07½' W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2842. Kjøbenhavn 1912.)

VI. Atlanterhavet, undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

413. Afrika. Casamance Floden. Djogué Fyr. Fyr tændt. Paa Djogué Fyr er tændt et hvidt, fast Fyr. Lysevne: 5 Sm. 21 m høj Jernpyramide. 12° 34' 10" N. 16° 38' 55" W.

414. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Indsøjling. Five Fatom Bank Fyrskib SE. Vrag almærket. c. 150 m N. ½ W. for Vraget af City of Georgetown, som er sunket SE. for Five Fatom Bank Fyrskib, er udlagt en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Tønden ligger i 31 m Vand 119° 0 m 105½° (misy. ESE.) fra Fyrskibet. 38° 47' 04" N. 74° 33' 49" W. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 319. Kjøbenhavn 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.	England:
1607	England, east coast. — North Foreland to the Nore.
1548	Ireland, west coast. — River Shannon: Scattery to Tarbert.
1541	Ireland, west coast. — River Shannon: Tarbert to Foynes.
2366	Baltic sea. — Arkona to Dievenow river.
2370	Baltic sea. — Bruster ort to Memel.
762	West Indies. — West India islands and Caribbean sea, sheet II.
763	West Indies. — West India islands and Caribbean sea, sheet III.
2287	British islands. — Tidal streams round the British islands.
2846	China. — Lung mun harbour.
947	Revised Supplement to Arctic Pilot, Vol. I. 1907.
144	Borneo, north-west coast. — Victoria harbour.
2001	Mediterranean. — Gibraltar.
51	Uruguay. — Monte Video bay, &c.
2062	India, west coast. — Gulf of Cambay.
2400	China sea. — Tong king gulf.
	China. — The bar and approaches to the river Min.
	List of Lights and Time Signals, 1913.
	China Sea Pilot, Vol. III. 1912.
	China Sea Pilot, Vol. V. 1912.

Holland: Ostkust Sumatra. Mouden der Langkat-rivier. 1:40 000. Schetskaart.

Tyskland: Mittelmeer. Küste von Spanien, Frankreich und Italien. Valencia bis Genua. 1:750 000. Ostsee. Küste von Russland: Finnischer Meerbusen von Hoehland bis Seskär. 1:150 000. Englischer Kanal, Südküste von England. Hafen von Portland. 1:20 000. Indischer Ozean, Golf von Bengalen. Cap Negrais bis Malakka-Strasse. 1:1 500 000. Nordlicher Atlantischer Ozean, Westküste von Afrika: Biafra-Bucht. 1:750 000.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 267. Red Sea—Strait of Jubal. Sharwan island lighth—Amended arc of visibility. Position: Lat. 27° 27' N. long. 34° 2 1/2' E. — Details: A careful-examination of this light has shown the arc of visibility to be from 100° (S. 77° E. Mag.); through east, north, and west, to 190° (S. 13° W. Mag.), and not to 182° (S. 5° W. Mag.), as at present given on the charts and in the other Admiralty publications. — Variation: 3° W. (Notice No. 267 of 1913, dated 26th February). — Charts affected: No. 2838, Strait of Jubal, No. 757, Gulf of Suez. — Publications: List of Lights, Part V, 1912, No. 2174. Red Sea Pilot, 1909, page 111.

No. 254. China Sea—Formosa, West Coast. Anpei light—Alteration in character. Position: Lat. 23° 0' N., long. 120° 9 1/2' E. — Abridged description of new light. Lt. Fl., cv. 4 sec., 77 ft., vis. 14 m. (U). — Details of new light: Character: A flashing white light every four seconds. — Elevation: 77 feet. — Visibility: 14 miles over the same arc as the former light. — Power: 350 candles. — Structure: Unaltered. — Remarks: the light is unwatched. (Notice No. 254 of 1913, dated 25th February). — Charts affected: No. 1926, Anpei anchorage. No. 2409, West coast of Formosa. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2661 b, China sea, northern portion. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liou tung. No. 1263, China sea. — Publications: List

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Marts 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	118 3/4 — 119	118 3/4	119
Danmark		102 3/4	104
Norden	109 — 108 3/4	109	109 1/4
Gorm			
Carl	121 — 1/4	121	121 1/4
Dannebrog	121 1/4	121	121 1/4
Skjold	105 — 1/4	105 1/4	105 1/2
Urania	26 1/2 — 3/4	26 1/2	27
Neptun	116 — 115 1/2	115 1/2	116
Dampsk. af 1896	116 3/4 — 1/4	116 3/4	116 3/4
Hejmdal	132 — 131 3/4	131 3/4	131 1/2
Østasiatiske	136 — 137	136 3/4	136 3/4
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	126 — 125 3/4	126 3/4	126
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	83 — 82 1/4	82 3/4	83
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		86	87
3 1/2% Husejer Kreditk.		83 3/4	85 1/4
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		89 1/2	91 1/4
4% — — — 2. Serie.		93	95
4% — — — 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 3/4	90 3/4
4% — — — 7.		90 3/4	91 1/2
3 1/2% Landkreditk.		85 1/2	87 1/2
4% Østift. Kreditf.		91	91 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		141 3/4	143
Privatbank	109 1/2 — 3/4	109 3/4	110
Landmandsbank		145	147
Handelsbank	147 1/4	147 1/4	147 3/4
Grundejerbank		15	16
Burm. & Wain		93 1/2	93 3/4
Helsingørs Jærnsk.	113 1/2 — 112 3/4	113 1/2	113 1/4
Sukkerfabr.	226 1/2 — 227 1/4	226 3/4	227
Bryggeri Aktier	203 1/2 — 203	203 1/2	203 3/4

Vekselkurser d. 12. Marts 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.26	18.21
Paris	72.35	
Amsterdam	150.50	
Wien	75.45	

Notering paa Berlins Børs d. 11. Marts 1913.

Russiske Noter	215.05
4% Russiske Consols	89.25
3 1/2% — Boden Kredit	86.50
5% Mexikanske 1899	96.25
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	90.50

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

„Forenede Dampsk.“ 680,000, „Danmark“ 76,000, „Norden“ 104,000, „Carl“ 132,000, „Dannebrog“ 416,000, „Skjold“ 104,000, „Urania“ 104,000, „Dampskib. af 1896“ 183,000, „Hejmdal“ 48,000, „Gorm“ 146,000, „Neptun“ 128,000, „Dansk-russisk“ 208,000, „Østasiatisk“ 220,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

of Lights, Part VI, 1912, No. 942. China Sea Directory, Vol. III, 1904, page 244; Revised Supplement 1910. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 213 (in press).

No. 250. Korea, West Coast—Main Group. Irikohari som—Shoals reported northward of. (1) Position: At a distance of 6 cables, 90° (N. 14° E. Mag.) from Irikohari som lighthouse. Light-house, lat. 34° 47½' N., long. 125° 47½' E. Depth: 3¼ fathoms. (2) Position: At a distance of 4¼ cables, 21° (N. 26° E. Mag.), from Irikohari som lighthouse. Depth: 5 fathoms. Note: The depth on the shoal extending southward from Irikohari lighthouse is reported to be less than is now shown on the charts. — Variation: 5° W. (Notice No. 250 of 1913, dated 24th February). — Charts affected: No. 913, Mackau group to Clifford islands, No. 3365, Port Hamilton to Mackau group, No. 104, Korean archipelago, south portion (1). No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki (1). — Publications: China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 634 (in press). Japan, Korea, etc., 1904, page 74; Revised Supplement, 1909.

Marstal 6./3. til Libau. — Accacia, Jensen, ank. Sassnitz 8./3. — Dana, Boye, ank. Konakry 6./3. — Norma, Jørgensen, afg. Tangier 6./3. til Ferdinandina. — Marie, Raahauge, ank. Fowey 6./3. — Hekla, Hermansen, ank. Burghed 8./3. — Adele, Weber, ank. Trawemünde 8./3. — Nielsine, Christensen, ank. Rostock 9./3. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Wismar 9./3. — Amor, Hansen, ank. Trawemünde 9./3. — Neptun, Skals, ank. Rostock 9./3. — Herkules, Bager, ank. Kolberg 9./3. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Aberdeen 10./3. — Heimdahl, ank. Lissabon 8./3. — Valkyrien, Weber, ank. Saint Louis (Senegal) 8./3. — Johanne, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 10./3. — Elise, Nielsen, ank. Malmö 10./3. — Eos, Christensen, pass. Skagen 8./3. vestg. — Chr. H. Rasmussen, ank. Augustenborg 10./3. — Argus, Jensen, ank. Bridgeness 7./3. — Venus, Weber, afg. Marstal 7./3. til Libau. — S. L. Weber, Christensen, afg. Marstal 7./3. til Ekernsund.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1913. — Nye Regler angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord. — Det øst-

asiatiske Kompagni. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kul og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Magelligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Skjold“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 15. Marts 1913 Kl. 3 $\frac{1}{2}$ paa Hotel »Phønix«.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1912.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1913—1914.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Tirsdag den 11. ds., daglig mellem Kl. 11—1 indtil den 13. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller mod Forevisning af de paa Ihændevareren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1913.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Carl“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 15. Marts 1913 Kl. 3 $\frac{1}{2}$ paa Hotel »Phønix«.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1912.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1913—14.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Tirsdag den 11. ds., daglig mellem Kl. 11—1 indtil den 13. Marts inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændevareren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1913.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Gorm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 15. Marts 1913 Kl. 3 $\frac{1}{2}$ paa Hotel »Phønix«.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1912.
2. Beslutning om Skibenes Kascoassurance 1913—14.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Tirsdag den 11. ds., daglig mellem Kl. 11—1 indtil den 13. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1913.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Viking“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdag den 15. Marts 1913 Kl. 4 $\frac{1}{2}$ paa Hotel »Phønix«.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Aarets Drift.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1912.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, fra og med Tirsdag den 11. ds., daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 13. Marts inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1913.

P. B. V.
A. O. Andersen & Co.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76
:: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. ::

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.



Sømandsforeningens

Generalforsamling afholdes Lørdag den 15de Marts Kl. 8 i Børsen, Udvalgsværelse II, Indgang midt paa Børsen.

Det reviderede Regnskab for 1912 forelægges. Beretning gives om Foreningens Virksomhed.

Forslag til Ændringer i Lovene.

Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Kommandør **Konow** og Assurancedirektør **Will**, der fratræder efter Tur.

Valg af Revisorer.

Forslaget til Lovændringen er fremlagt paa Kontoret, Baadsmadsstr. 13, fra d. 8de Marts inkl. Kl. 10—1.

Kjøbenhavn, Februar 1913.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for Aaret 1912 udbetales Udbytte for 1912 med 14 pCt., Kr. 140 — pr. Aktie — daglig mellem Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Herluf Trollesgade 21, 1. Sal.

København, den 4. Marts 1913.

Bestyrelsen.

Søkort-Arkivet.

Nu er Tiden inde til at faa Søkort og nautiske Beskrivelser rettede og fornyede. Siden sidste Foraar er følgende nye Kort udkomne: Smaalandsfarvandet, Store Bælt, Bøgestrommen og Farvandet Nord for Fyen med Vejle og Horsens Fjorde, og i den nærmeste Tid udkommer: Isefjord, Lille Bælt og Jyllands Vestkyst. Rettelser til samtlige Bøger foreligger og udleveres gratis. Ny Fyrliste. »Efterretninger for Søfarende« 1 Kr. om Aaret. Maanedsudgaven til Indklæbning i Kort og Bøger 2 Kr. om Aaret. Abonnement tegnes paa Postkontorerne. Arkivets Kort og Bøger forhandles paa Søkort-Arkivet, Toldbodvejen 19, Kl. 9—3. Telefon Militær 176, hos Blankensteiners Eftfl., Toldbodvejen 48, Telefon Palæ 166 y, hos Boghandlere og Skibsprovianteringshandlere over hele Landet.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

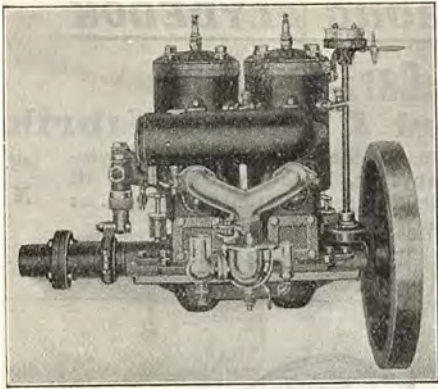
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“ Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf. 71 77

Specialitet: Hjælpe motorer til Lystarbejder

Tilbud og Katalog paa Fortangende gratis.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfarskredse. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson**,
21, Havnegade 21.

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

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

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.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejns Eftng., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i København

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

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 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 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

Post-Adresse:

Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

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

Post-Adresse:

Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:

Fjerde Søforsikring.

Telefon:

Central 256.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
{ 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Joseph Draper jun.

Clapham Junction,
London, England,

er Køber af haardt Træ,
som stammer fra gamle op-
huggede Skibe, til Brændsel.

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf.

2014 **J. P. Nielson**, Slotsq. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

Dæksbaad.

Ivar Hvidtfeldt, 19,20 Br.,
14,10 Netto Tons, laster 75000
Pd., 12 HK., Dan Motor, vel-
udhulet med Sejl og Rigning,
4 Aar gammel, er til Salg ved
Henvendelse til

Brødrene Thomsen,
Nakke, Nykøbing Sj.

Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.



Fabriken Dansk

Maskinpakning
A/S

Danske
Maskin- og
Kedelderspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.



M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,
ODENSE.

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

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
reff. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

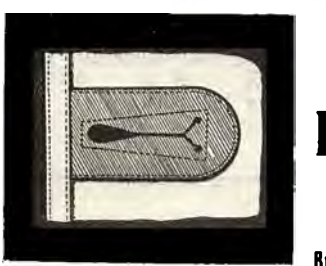
Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører
Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

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



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

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

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

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

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søn's Eftflg.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.
Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.
Telegr.-Adr.: **Heekshers.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe
Skibsmæglere, Dampskibsagenter
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

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

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

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

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A|S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: **Markristensen.**

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

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Sæen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

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

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

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

Internationale Agentur for
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29
Telegr. „Ott Friedrichshot“

KELVIN-MOTOREN
Guldmedaille 1912.
Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.
Tilrige Anbefalinger foreligger.
Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

OLSKIND
Bedste Olieøj
Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faaces overalt.
Cand. pharm. **Harsen & Schlier**, Kastrup (Amager).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Besninger & Stænger paa Lager.

Fabr. „SCURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556



Nr. 423. Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

BLOKKE

til Baad-Davider, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

Davey & Co., London, Ltd.

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Acadv“, London.

On Admiralty List.

NAAR ENGANG PRØVET anbefaler de sig selv.



Loveridge's nyeste forbedrede selvsmyrende skamfilingsfrie Lasteblokke for wire.

Efter dette Aars Brug er Blokken i nøkkratsamme Stand, som da jeg købte den. jeg kan ikke se noget Slid hverken paa Aksel eller Bussing.

(Kaptajn NORRHOJ)

Fabrikanter: **LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.**



Loveridge's selvsmyrende Takkelblokke for wire.

Uopfordrede Beviser: S/S. »Skandia«.

Helsingborg, 12/11 1912.

Behag at sende mig... selvsmyrende Lasteblokke.

Refererende til Deres selvsmyrende Blok, som jeg har brugt i et Aar, maa jeg faa Lov til at takke Dem for at have skaffet Mærkedet den fineste selvsmyrende Lasteblok, jeg har set.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

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

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Onsdag den 19. Marts 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
Telefoner 1403 - 3063
Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
Eneforhandler af
Otto Schwades Damppumpe
Blakes Kedler
Higginsons selvsm. Lossebul og
Bløkke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slanger af Har, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbølter.



Tekn. Maskinhandel.
Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indluvej, Frilhavnen. Telefon 5492.
Toldboden, Frilager Nr. 11.

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



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: »Palle«
40 Kr.
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Sølvtorvet 4. Telf. Bbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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“.

Sextanter-Kompasser
Capt. Clausens
Kontroltydemaaler
Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.



Københavns Uddampnings- og
Vesterbrogade 25
Telf. 6138
Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
uskadeligt for Tojset. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

K. Næstved 14. Telefon 5047.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

Til salg Vesterbrogade 27.

MENGELBERGS PATENTBUREAU
Frederiksborgg. 35. Telf. i Byen 3091.**S. Sørensen & Søn**

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

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

C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

En ældre, herliggende, vel udhalet, nylig istandsat Skonnert, ladende ca. 75 Tons Dødvægt, er grundet paa Skipperens Sygdom billig til Salg ved

R. Oberbech-Clausen,
Mægler, Nyborg.

Skibsfører.

Ældre Skibsfører, vel anbefalet, som i længere Tid har ført større Sejlskibe og senere Dampere, søger en Førerplads snarest. Billet nrk. „Skibsfører 341“ modtager dette Blads Kontor.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

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

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN

Stats-
anerkendt.Ilg for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og sejlskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibafdelingen. Telegram: „Værftet“.

A/S Det forenede Dampskibsselskab har anskaffet 2 Støvsugere „Nilfisk“, Statsbanerne 5 Nilfisk, Københavns Kommune 5 Nilfisk etc. Støvsugeren „Nilfisk“ er uundværlig til Rengøring i alle større Kontorlokaler, Skibssaloner, Kahytter m. m.

Forlang Tilbud og Demonstration.FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30, Tlf. 8622—8655.
København F.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 19. Marts 1913.

Søretskonventioner. Efter »Zeitschrift für Versicherungswesen« gengiver vi følgende Udtalelser af »Hamburger Börsenhalle«: For den tyske Søfartsløvgivning var den 1. Marts d. A. en Dag af Betydning, da fra denne Dag en Del af den tyske, private Søret ikke mere udelukkende bliver reguleret efter tysk Lov, men efter en international Overenskomst. Det drejer sig om Reglerne for Sammenstød og Reglerne for Bjergning. Alleerede den 23. September 1910 var der, som første Frugt af de søretlige Enhedsbestræbelser, blevet underskrevet to Overenskomster i Brüssel, nemlig Overenskomsten om Fastsættelsen af ensartede Regler med Hensyn til Sammenstød mellem Skibe og Overenskomsten om ensartede Regler angaaende Hjælp og Bjergning under Søulykker. Begge sluttede sig i mange Punkter til den tyske Ret, men i andre indeholdt de Afvigelser. Saaledes blev der med Hensyn til Reglerne om Paasejlinger optaget en fra de nuværende tyske Grundsætninger afvigende Regel angaaende Ladningens Fordring, naar begge Skibe har Skyld. Efter den nugældende tyske Ret hæfter begge Skibe solidarisk overfor Ladningen. Selv om eget Skib er blevet frikendt, saa hjælper dette ikke med Hensyn til den Regres, som det andet Skib delvis kan gøre Fordring paa. Efter Overenskomsten skal Ladningen fra først af kun have Krav i Forhold til den Del af Skylden som Dommeren tillægger hvert af Skibene; et System der ikke er ubilligt, men heller ikke let at gennemføre. For Skade paa Personer v e d b l i v e r Ansvaret derimod at være solidarisk. I Overenskomsten angaaende Hjælp og Bjergning er, i Overensstemmelse med mange ogsaa fra tysk Side nærede Ønsker, Bjergeløn og Løn for Hjælp ikke mere som Grundregel adskilt. Foruden dette kan endnu fremhæves som et Hovedpunkt, at Protest mod Bjergningskontrakten er blevet gjort lettere. Disse Overenskomster skulde træde i Kraft en Maaned efter Udvekslingen af Ratifikationsdokumenterne. Den tyske Rigsdag har vedtaget disse Overenskomster, og endnu før end deres Ratifikation blev der forelagt Rigsdagen endnu en ny Lov, som vedtoges uden Ændring, og som bringer den tyske Søret i Overensstemmelse med den internationale Ret. De mellem begge bestaaende Forskelligheder vilde ellers være blevet meget følelig i Praksis, da den tyske Dommer efter den internationale Overenskomst i mange Tilfælde, f. Eks. ved Sammenstød mellem to tyske Skibe, havde maattet anvende sit eget Lands Ret. Denne Omstændighed gjorde det umuligt at lade betydelige Afvigelser bestaa. Det Antal Stater, som har ratificeret begge Overenskomsterne, er imidlertid overraskende ringe. Overenskomsterne er afsluttet af Befuldmægtigede fra 25 Stater, medens endnu kun Tyskland, Østerrig, Ungarn, Belgien, Frankrig, Storbritannien (Moderlandet med en Del af Kolonierne), Meksiko, Holland, Rumænien og Rusland har ratificeret dem. Desforuden har De Forenede Stater af Amerika tiltraadt Overenskomsten om Bjergning.

Endnu mangler altsaa frem for alt de tre skandinaviske Lande, hvad der saa meget mere maa vække Forundring i Tyskland, som netop deres Søret i det væsentligste stemmer overens med den tyske Ret. Det maa haabes, at ogsaa de endnu manglende Søstater vil træde til og derved styrke den Forventning, at en virksom international Enighed paa endnu vigtigere og vanskeligere Omraader af Søretten, som f. Eks. Rederansvar og Fragtret, kan hidføres.

Dynamitexplosion. Baltimore, 7. Marts. Paa en Lægter, der laa i Havnen her ved Siden af en engelsk Damper og lastede Dynamit, fandt der i Dag en Eksplosion Sted, hvorved begge Skibe blev ødelagt. 43 Mand blev dræbt og 50 saaret. Dynamitexplosionen fremkaldte et Knald, der kunde høres 100 eng. Mil bort. Overbygningen paa det amerikanske Kulskib »Jason« blev

slynget 700 Fod bort; 3 Mand af Skibets Besætning blev dræbt og 29 saaret.

Dynamiten befandt sig i en Lægter, der laa ved Siden af den engelske Damper »Alum Chine« og udgjorde ialt 340 Tons. Ved Eksplosionen blev store Stykker af »Alum Chine« slynget 3—4 engelske Mil gennem Luften. Ogsaa Bugserdamperen »Atlantic«, der laa i Nærheden af Ulykkesstedet, blev stærkt beskadiget, idet flere Kasser med Dynamit, der var slynget til Vejrs, faldt ned paa Skibet, hvor de eksploderede og dræbte tre Personer. I Sparrow-pint, flere engelske Mil fra Baltimore, styrtede en Skole sammen som Følge af Eksplosionen, hvorved flere Børn blev saaret. (Ritz. Bur.)

Dampskibsselskabet Vesterhavet har udsendt sit Regnskab for 1912 hvoraf det fremgaar, at Selskabets 24 Skibe tilsammen har indsejlet Kr. 4,389,743.47. Efter Fradrag af Udgifter Kr. 2,954,767.63 bliver der et Overskud paa Kr. 1,434,975.84. Aktionærerne faar 15 pCt. Udbytte eller Kr. 150,000, til Reservefonden henlægges Kr. 575,000, saaledes at denne nu udgør Kr. 1,500,000, til Udbytte Reguleringsfonden henlægges Kr. 100,000, til Afskrivningsfonden Kr. 100,000; paa Skibene afskrives Kr. 168,952.07, til næste Aar overføres Kr. 15,412.62.

Dampskibsselskabet »Viking«. Paa et den 6. ds. i Dampskibsselskabet »Viking« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Netto-Overskud 401,134 Kr., udbetales et Udbytte af 10 pCt., og at 253,470 Kr. henlægges til Reserve- og Amortisations-Kontoen, saaledes at denne Konto, efter at de aarlige Surveys og Tab ved Havarier er afholdt, ultimo 1912 andrager 490,000 Kr.

Dampskibsselskabet »Gorm«. Paa et den 6. ds. i Dampskibsselskabet »Gorm« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Netto-Overskud 745,073 Kr., udbetales et Udbytte af 10 pCt., og at 500,309 Kr. henlægges til Reserve- og Amortisations-Kontoen, saaledes at denne Konto, efter de aarlige Surveys og Tab ved Havarier er afholdt, ultimo 1912 andrager 1,623,443 Kr.

Dampskibsselskabet »Carl«. Paa et den 6. ds. i Dampskibsselskabet »Carl« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Netto-Overskud 561,535 Kr. udbetales et Udbytte af 10 pCt., og at 350,438 Kr. henlægges til Reserve- og Amortisations-Kontoen, saaledes at denne Konto, efter at de aarlige Surveys og Tab ved Havarier er afholdt, ultimo 1912 andrager 1,118,625 Kr.

Dampskibsselskabet »Skjold«. Paa et den 6. ds. i Dampskibsselskabet »Skjold« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Netto-Overskud 465,988 Kr. udbetales et Udbytte af 8 pCt., og at 283,750 Kr. henlægges til Reserve- og Amortisations-Kontoen, saaledes at denne Konto, efter at de aarlige Surveys og Tab ved Havarier er afholdt, ultimo 1912 andrager 615,000 Kr.

Dampskibsselskabet »Codan«. Paa et i Dampskibsselskabet »Codan« den 6. ds. afholdt Bestyrel-

sesmøde oplystes, at Driften af Selskabets fem Dampere paa en samlet Registertonnage af 4,961 Tons for Aaret 1912 udviser et Overskud af 449,073 Kr. Herfra gaar Tab ved Havarier, 4,540 Kr.

Man vil foreslaa den kommende Generalforsamling at udbetale 6 pCt. til samtlige Aktionærer samt at afskrive paa Skibene 303,790 Kr.

Selskabets Ledelse er fra 1. Januar d. A. overgaaet til Firmaet L. H. Carl.

I de 3½ Aar, Selskabet har været ledet af Direktør Wm. Schaldemose, er der afskrevet paa Skibene 420,797 Kr. Paa Obligationslaan er afdraget 225,000 Kr., i Renter er betalt 304,928 Kr., i Udbytte 49,000 Kr. — et samlet Beløb af 999,724 Kr. — Samtidig er alle Havarier, Reparationer og Surveys dækkede af Driften.

Dampskibsselskabet Dania har udsendt sit Regnskab for 1912. Skibene har tilsammen indsejlet Kr. 1,569,320.99; Skibenes samlede Udgifter andrager Kr. 1,091,512.07, til Rest bliver et Overskud paa Kr. 477,808.92. Efter Fradrag af Renter, Omkostninger ved Survey og Havari bliver der et Nettooverskud paa Kr. 350,355.25. heraf udbetales Tantième til Forretningsføreren og Honorar til Bestyrelsen, hvorefter der afskrives Kr. 115,000 paa Skibene, til Reservefonden henlægges Kr. 120,000, til Udbytte-Reguleringsfonden Kr. 50,000, Aktionærerne faar 12 pCt. og til næste Aar overføres Kr. 5,716.89.

Forulykket tysk Dampere. I Begyndelsen af Februar Maaned afgik en ny tysk Dampere »Elsa Hugo Stinnes 15« fra England til Königsberg med Kul. Skibet var forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering, og disse havde rapporteret Skibet, da det var 15 Mil fra den engelske Kyst, men senere hørtes der intet derfra. Der blev efter Anmodning af den tyske Generalkonsul i Kjøbenhavn og Repræsentanter for Rederiet, rettet Henvendelse til Redningsstationerne paa den jyske Vestkyst om at give Underretning, saafremt der skulde inddrive Vraggods, der kunde tænkes at hidrøre fra den savnede Dampere, og for c. 14 Dage siden fandt Fiskere fra Lilleheden i Søen en Mast, der var noget forbrændt, og som skønnedes at hidrøre fra en Dampere, der var gaaet under efter Brand eller Eksplosion. Da der blev givet Rederiet Oplysning herom, standsede et andet af dets Skibe for 8 Dage siden paa Skagens Red for at undersøge Forholdene, men det lod sig ikke konstatere, at Masten hidrørte fra det savnede Skib. Nu er der imidlertid inddrevet en Redningsbøje paa Asdal Strand, altsaa i Nærheden af, hvor Masten blev funden, og denne Bøje bærer det savnede Skibs Navn, saa der er herefter ikke mere Tvivl om, at det er forulykket med hele sin Besætning, som udgjorde 20 Mand.

—h.

Udsigterne for Skibsfarten paa Kronstadt. Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt meddeler os, at man paa Grund af den følelige Kulmangel, der for Tiden hersker i Rusland, venter en ualmindelig stor Kulimport i den kommende Sæson, og at ogsaa Trælasteksporten synes at skulle blive betydeligere end i Fjor. Først i de første Dage af Maj (ny Stil) kan man ikke paaregne en helt ud tilfredsstillende Ekspedition af Skibene.

Danske Sejlskibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk.

Efter Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling paa Thurø den 15. ds. valgtes følgende 7 Repræsentanter:

Købm. Alfr. Nielsen, Rudkjøbing, Skibbygger I. Philip Jørgensen, Mægler H. A. Hansen, Skibbygm. N. P. Petersen og Reder I. P. Hansen, alle af Thurø, Mægler C. V. Petersen, Svendborg, samt i Stedet for Kanalfoged J. Hansen, Odense, Mægler R. S. Hansen, Thurø.

Til Suppleanter genvalgte Færgemand Møller, Vindeby, Reder R. Lock, Troense, og Kapt. R. V. Rasmussen, Thurø.

Dansk-siamesiske Traktat. Den 15. ds. blev der i Udenrigsministeriet af Udenrigsministeren og den her akkrediterede siamesiske Gesandt, undertegnet en Traktat mellem Danmark og Siam, hvorved Danmark under nærmere Betingelser giver Afkald paa den danske Konsularjurisdiktion i Siam.

Traktaten træder i Kraft umiddelbart efter Ratifikationernes Udveksling, hvilken skal finde Sted inden 6 Maaned fra Underskriftens Dato.

The Baltic and White Sea Conference. Den internationale Redersammenslutning, The Baltic and White Sea Conference's Aarsmøde i Paris finder Sted paa »Hotel Continental« Tirsdag den 8. og Onsdag den 9. April.

Konsulatvæsenet. Ulønnet dansk Vicekonsul i Zea under det danske Konsulat i Piræus, T. Antoniadis, er afgaaet ved Døden.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Fyens Kreds

afholdt den aarlige Generalforsamling Lørdag den 15. Marts paa Thurø Kro. Den var ikke saa talrigt besøgt som ellers, men den plejer ogsaa at blive afholdt en Søndag.

Kredsform., Mægler H. A. Hansen, Thurø, bød velkommen, specielt til d'Hrr. Kontorchef Krogh og Sekretær Minor Rasmussen. Til Dirigent valgtes fhv. Havnefoged Møller, Svendborg.

Aars-Regnskabet.

Da Kassereren, Rejseagent Ferd. Nielsen, Svendborg, var fraværende, aflagdes Regnskabet i Stedet af Synsmand, Kapt. Christiansen, Svendborg. Der var indmeldt 154 Skibe fra Toldstedet med en Tonnage af 21,794 Reg.-Tons og 3 udenbys Skibe med 401 Reg.-Tons.

Hovedforeningens Indtægt har været: Kontingent af de 154 Skibe Kr. 1,699.10, af 7 passive Medlemmer og de 3 Skibe Kr. 151.55, i alt Kr. 1,850.65.

Lokalforeningens Regnskab viser en Kassebeholdning af Kr. 995.47, Kontingent af de 154 Skibe Kr. 297.83, af de 7 passive Medlemmer og 3 udenbys Skibe Kr. 90.16, Renter Kr. 45.02, i alt Kr. 1,428.47.

Forskellige Udgifter til Administrationen Kr. 190.27, Kassebeholdning Kr. 1,238.20.

Regnskabet, der var revideret af Skibbygmester N. P. Petersen og Købmand A. E. Hansen, godkendtes enstemmigt.

Valg.

Det vedtoges at udvide Antallet af Bestyrelsesmedlemmer fra 5 til 7, og som ny Medlemmer valgtes derpaa Skibbygmester I. Philip Jørgensen, Thurø, fhv. Havnefoged Møller og en færende Skibsfører, Kapt. Severin Andreassen, Thurø.

Til Sekretær og Regnskabsfører i Stedet for Rejseagent Ferd. Nielsen, der havde frabedt sig Hvervet paa Grund af

sin hyppige Fraværelse, valgtes Synsmand Kapt. Christiansen.

Revisorerne genvalgtes.

Om Virksomheden

i det forløbne Aar aflagde Formanden følgende Beretning:

Siden Kredsens sidste Generalforsamling, den 10de Marts 1912 i Troense, har Bestyrelsen efter bedste Evne varetaget og arbejdet for Standens Interesser, dels ved Møder indenfor selve Kredsen og dels i Forening med Ærøkredsen og Hovedbestyrelsen.

Noget er opnaaet i den mellemliggende Tid, om end ikke store Resultater men som det vil være Forsamlingen bekendt er der i Almindelighed meget at behandle for at vinde frem til Maalene, hvad der er saa meget vanskeligere i dette Land, hvor væsentlige Sager endnu henhører under andre Ministerier end Søfartsministeriet.

Ved sidste Generalforsamling blev der vedtaget Resolution med Beklagelse over, at Skibsfarten fremdeles er belastet med Konsulatafgiften, der vil atter her være Anledning til at fremføre Kredsens Beklagelse over Regeringens Stilling til denne Sag.

Af andre Sager skal nævnes:

Andragende om mere tidssvarende Belysning af Falske Bolsaks; om en Vager paa Skrams Flak og en Prik paa Avernakø samt en Klokketønde eller Vager paa Ljusthagen. Fremdeles en Henstilling om, at Søkort aflægges med misvisende Stregekompasser, og at Gradskompasser gøres tydelige.

Spørgsmaalet om Faresignaler for Undervandsbaade og Afmærkning af Vrag behandles af et af Repræsentationen nedsat Udvalg, men Betænkning er endnu ikke afgivet.

Om Skibes Forsyning med Lægemidler udkom Forordning af 22. September 1911. Den mødte paa enkelte Punkter Modstand fra Organisationens Side, dog er det i Fjor lykkedes at faa denne Forordning ændret saaledes, at Medicinkiste Nr. 1 er gyldig for indtil syv Mands Besætning i Fart paa Nordsoen, Østersøen og Kanalen, samt at Skibe med indtil to Mands Besætning i Fart Øst for Lindesnæs—Texel helt fritages for at føre Medicinkiste. Dette er en væsentlig Ændring, idet Kiste Nr. 1 koster 25 à 27 Kr., medens Nr. 3 vilde andrage c. 125 Kr. foruden den større aarlige Vedligeholdelse og Eftersyn.

Kravet om Ændring i Bestemmelserne om Lodsning under Bugsering er en gammel Bekendt. Man har i denne Sag sidst ført Forhandling med Lodsinspektøren, men Myndighederne synes mest tilbøjelige til at udsætte Sagen til Lodslovens Revision i 1915, og foranlediget heraf har man stillet sig villig til at frafalde Krav om øjeblikkelig Ændring, men fastholder i øvrigt sine Krav om, at Tonnagen for Fritagelse forhøjes betydelig udover, hvad Løven belinger, samt at det bugserende Skib altid bliver fri for Lodsbetaling, naar det ikke selv tilkalder Lods. Man maa i høj Grad beklage denne Undtagelseslov, idet den foruden at belaste Skibsfarten med forøgede Udgifter ogsaa bidrager til, at den flinke og farvandskendte Skibsfører demoraliseres i Retning af at tage Lods, men trods tidligere Overenskomst mellem Lodsinspektøren og Organisationerne samt Folketingsudvalgets Udtalelse om, at Lodspengene ofte staar i et skrigende Misforhold til Fragtbeløbene, har man endnu ikke hørt andet fra Marineministeriets Side end Betæneligheder ved at forelægge Forslag til Ændring.

Forslag til Ændring i Lov om Tilsyn med Sejlskibe er behandlet af Landstinget og for Øjeblikket under Udvalgsbehandling i Folketinget, og Tilsynet kan forventes ændret til hvert 2det Aar i Stedet for hvert Aar, altsaa i Lighed med Dampskibene.

Med Hensyn til Omordning af Navigationsagen, der ogsaa er en gammel Bekendt, og som har været behandlet i flere Kommissioner, er der fra den sidste af disse tilsendt Organisationerne Forslag til Overvejelse, og der er

fra disse foreslaaet ret betydelige Ændringer til dette Forslag, saa at den Sag endnu staar i det uvisse, men idet Sagen fremdeles er under Behandling, finder jeg ikke Anledning til at komme nærmere ind derpaa, ihvorvel der vistnok kunde siges meget baade for og imod.

Af nyere Forordninger er udkommen Reglement for Mandskabets Forplejning, der træder i Kraft den 1. Maj d. A. Det afviger ikke væsentlig fra det ældre udover større Variationer i den daglige Kost.

Endvidere Forordning om Skibsmandskabets Opholdsrum, trods Foreningens Anstrængelser for at opnaa lempeligere Bestemmelser særlig for mindre Skibe, er dette ikke lykkedes.

Endelig kan det nævnes, at der arbejdes hen til, at Toldassistenter gives Ret til at foretage Mønstringer, naar Skibe laster eller losses udenfor Havne hvor der er ansat Toldassistenter.

Diskussion.

Sekretær Minor Rasmussen fandt ikke som Formanden, at Reglerne om Folkenes Opholdsrum egentlig betød en Skærpelse, selv om vi ikke har opnaaet, hvad vi ønskede. — Motorskibene var snart meget omtumlede. I Ulykkesforsikring hørte de under Sejlskibe, i Maaleregler under Dampskibe og med Hensyn til Opholdsrum under begge Dele.

Det var rigtigt nok, at man ikke for Tiden skulde forhandle Navigationsvæsnets, men andre Foreninger iagttaget ikke samme Loyalitet, idet man der baade forhandlede og vedtog Resolutioner om denne Sag.

Kontorchef Krogh takkede for den venlige Indbydelse til Mødet og gav forskellige Oplysninger, bl. a. med Hensyn til Bestemmelserne om Mandskabets Opholdsrum. Der var ingen Skærpselser kommet, og det maatte anses for heldigere for de smaa Skibe, at Administrationen fremdeles kunde give Lempelser i de enkelte Tilfælde.

Minor Rasmussen udtalte sig med Henblik paa det kommende Møde i Comité maritime internationale om Arbejdet for internationale Søfartsregler, som navnlig angik Befragtning, Konossementer, Certepartier og Tidsbefragtning. For Tiden arbejdede man ogsaa paa fælles Regler angaaende Sammenstød og Bjergning.

I Hovedbestyrelsen havde man arbejdet for en Ændring af den gamle Toldforordning, hvori bl. a. fandtes den forældede Tidsbestemmelse for Solopgang til Solnedgang, ligeledes den uheldige Regel om, at Skibet hæfter for Udgifter ved Ladningen, Toldvæsnets Diæter i Strandingstilfælde og mange andre ganske urimelige Bestemmelser.

Her for Svendborg Toldstedts Vedkommende fandtes en særlig Ret til at faa Skibshunden landsat uden ministeriel Tilladelse, og den havde man faaet udvidet til at gælde hele Landet.

Kontorchef Krogh bemærkede angaaende det for Rigsdagen foreliggende Lovforslag om Tilsyn med Sejlskibe, at dette nu var ændret derhen, at Skibe paa indtil 100 Tons kom paa laveste Takst.

Taleren vilde fremdeles henlede Opmærksomheden paa enkelte Bestemmelser vedrørende Dampskibstilsynet, der var af Interesse for Sejlskibsredere. Man var nu naaet til at fastsætte særlige Bestemmelser for Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft, hvorved man havde afgrænset denne Gruppe efter Skibe, som kunde manøvrere med deres Sejl alene, og derved var Overgangen lettet fra de rene Sejlskibe til Sejlskibe med Maskinkraft. En anden Bestemmelse, der kunde blive af Betydning for ældre Sejlskibe, i hvilke Motor blev indlagt, var den Bestemmelse om Adgang til Dispensation der indeholdtes i § 234 i Dampskibstilsynsbekendtgørelsen af 1. August 1912.

Dirigenten takkede for disse Oplysninger.

Minor Rasmussen omtalte yderligere den franske Karantænesag, der var rejst af denne Kreds, men endnu ikke ført til en tilfredsstillende Løsning.

Generalforsamlingen sluttede derefter med et Kaffe-bord, ved hvilket der udbragtes et Leve for Kontorchef Krogh, Minor Rasmussen, Dirigenten og Formanden.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1912.

16de Driftsaar.

(Fortsat.)

Filialerne. Bangkok Filialen har paa alle Omraader udfoldet udpræget Aktivitet med gode Resultater navnlig i Betragtning af, at Regnmangel har medført en fejlslaaet Rishøst, som har forringet Eksporten og som Følge deraf Landets Købeevne. Yderligere har lav Vandstand i Floderne hæmmet det fra Skovene udarbejdede Træ i at komme ned til Bangkok. Desuagtet har Resultatet af Savmøllens Drift været tilfredsstillende, og Salg af Teaktræ og andre Træsorter saavel lokalt i Siam som for Eksport til Indien, Kina og Japan har givet større Overskud end i tidligere Aar.

Skov- og Savmølleudriften i Bandon har været fortsat med forøget Udbytte. De fra Skovene uddragne og paa Møllen opskaarne Træsorter møder saavel i Østen som i Evropa voksende Interesse.

The Siam Steam Navigation Co. Ltd. har til Driftsaarets Midte været indviklet i en Konkurrencekamp med et i Singapore hjemmehørende Dampskibsselskab, hvilket har influeret paa dets Driftsresultat. Der er nu afsluttet Overenskomst om Samarbejde, som forventes at ville have en gavnlig Indflydelse paa Fremtiden.

Singapore Filialen. Eksporten af Produkter har været i Fremgang, og med Henblik paa dens yderligere Udvikling opføres for Tiden paa en dertil erhvervet Grund egne Pakhuse til saavel Eksport- som Importvarer.

Med Hensyn til de under Filialen sorterende Plantager er Udviklingen af de under Navn af Mount Austin Rubber Estates sammensluttede Gummplantager foregaaet i Overensstemmelse med tidligere udtalte Forventninger. De c. halvanden Million plantede Gummitræer vil under vedblivende normale Forhold alle være ydedygtige i 1916—17. — Kretay Kokusplantage er paa Grund af Sygdom blandt de Indfødte og andre lokale Forhold bleven sat tilbage. En Del Træer er døde, og ny plantet i Stedet. Det har vist sig formaalstjenligt at plante Gummitræer paa nogle af de Arealer, som oprindeligt var bestemt til Kokusplantning. Ved Aarets Slutning var c. 3,400 Acres beplantet med Kokustræer og c. 1,200 Acres med Gummitræer.

Shanghai Agenturet har taget aktiv Del i Handelen, navnlig i Eksporten af Produkter fra Kina. Da Hankov tegner til at skulle blive Midtpunktet for Handelen paa Jangtsedalen, har Kompagniet fundet det formaalstjenligt selv at etablere sig der og har erhvervet Pakhuse og Anlæg til Behandling af forskellige Eksportartikler.

Vladivostok og underliggende Agenturer har som tidligere foretaget store Opkøb af Sojabønner, men har ogsaa paa anden Maade gavnet Kompagniet, bl. a. ved Varetagelse af dets lokale Skibsfartsinteresser, som er ret betydelige, da saa godt som alle Skibe paa Kompagniets Kina—Japan Rute anløber Vladivostok for hjemgaaende Ladning.

St. Thomas Filialen har i Aarets Løb forsynet 152 anløbende Skibe med Kul og Vand og har desuden varetaget den vestindiske Linies Interesser ved Engagering af Ladning og Ekspedition af Skibene.

Aarsresultaterne i de fremmede Selskaber, hvori Kompagniet er interesseret, har gennemgaaende været tilfredsstillende. Som oplyst i tidligere Beretninger er Kompagniets Hovedformaal med Deltagelse og Kapitalanbringelse

i fremmede Selskaber at frembringe Vekselvirkning for derved i gensidig Interesser at fremme og underbygge Deltagthed i international Handel og Skibsfart.

Kompagniet har i det forløbne Aar atter bragt en af Skattevæsnets Kendelser for Højesteret, der gav det Medhold i, at Fradraget for Virksomhed i Udlandet skal ske paa Basis af Bruttoavancen og ikke af Omsætningen. Det af Skattevæsnets for meget beregnede Beløb for Aarene 1907—1911, vil derfor blive refunderet. Ligeledes har Kompagniet søgt Højesterets Afgørelse i en Sag med Københavns Magistrat. I Følge en gammel Bestemmelse, som i en lang Aarrække ikke har været bragt i Anvendelse, har Magistraten afkrævet Kompagniet $\frac{1}{4}$ pCt. Afgift af samtlige Skibssalg. Højesteret staterede imidlertid, at Kompagniet kun var pligtig at betale Halvdelen af det fordrede Beløb, altsaa $\frac{1}{8}$ pCt.

Hidtil har Kompagniet fulgt den Fremgangsmaade at afholde alle Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse, Reparationer og Klassifikationer af Driften og at afskrive 5 pCt. paa deres oprindelige Værdi, hvorved de amortiseredes i 20 Aar.

I Betragtning af Udviklingen af Skibbygnings Tekniken og de Krav, der stilles som specielt indrettede Skibe til Rutebart, er det besluttet at forhøje Afskrivningerne saaledes, at Skibene amortiseres i Løbet af 15 Aar. — Hertil svarende Afskrivninger er foretaget for det forløbne Aar.

Netto-Overskudet andrager Kr. 5,111,906.13, hvorfra gaar til Afskrivning paa Skibene, Ejendomme, Inventar etc. Kr. 1,155,877.26, saaledes at der bliver tilbage en Nettogevinst af Kr. 3,956,028.87.

Indtægterne fordeler sig som følger:	
Avance paa Handelen	Kr. 1,641,023.19
— " Skibene	- 2,133,349.70
— hos Filialerne	- 1,621,290.90
Udbytte i fremmede Selskaber	- 1,025,015.03
Overført fra forrige Aar	- 340,810.80
Refunderet Skat	- 95,773.01
	<hr/>
	Kr. 6,857,262.63

Administrationsudgifter	
ved Hovedkontoret,	
London Kontoret og	
Filialerne	Kr. 1,419,446.65
Rente Konto	- 325,909.85
Afskrivninger	- 1,155,877.26
	<hr/>
	- 2,901,233.76
	<hr/>
	Kr. 3,956,028.87

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med omstaaende Regnskab, hvorefter Aktionærerne erholder 8 pCt. Udbytte, til Reservefonden henlægges Kr. 1,000,000, saaledes at denne nu udgør 7,750,000 eller 31 pCt. af Aktiekapitalen, til Tantième til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 473,043.60, medens Kr. 402,985.27 overføres til næste Aar.

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet i afgivte Uge ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring og er gennemgaaende ikke videre livligt, dog sluttet der stadig til nogenlunde uforandrede Rater. Stettin mener endnu i denne Maaned at kunne gennemføre $5\frac{1}{2}$ à 6 Mk. for Rug for passende Størrelser, f. Eks. 100 Tons Rugsejlere, skønt der allerede i de sidste Dage er kommet en Del Skibe dertil med Ladning. I Lübeck ligger ikke saa faa Skibe for at lade Salt fra ventende Kahner og har faaet

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 283. China Sea—Singapore Main Strait, Middle island—Shoal south-eastward of island. At a distance of 13¹/₁₀ cables, 127° (S. 54° E. Mag.) from the south extreme of Middle island, and 235° (S. 54° W. Mag.) from the south extreme of St. John's island. Lat. 1° 11¹/₂' N., long. 103° 49¹/₂' E. Depth, 7 fathoms. Remarks. The shoal has not yet been examined, and less water may exist. Variation, 1° E. (Notice No. 293 of 1913, dated 8th March.)

Charts affected. Nr. 2404, Singapore main strait. No. 2403, Singapore strait. No. 795, Cape Rachado to Singapore. No. 2757, Banca strait to Singapore. No. 3543, Approaches to Singapore. No. 1355, Malacca strait. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 224.

No. 279. Borneo, North-West Coast, Jesselton harbour—Existence of beacon; Light discontinued. (1) Existence of beacon: Position. On eastern end of Grieve reef, at a distance of one-quarter of a cable, 45° (N. 43° E. Mag.), from the beacon on the southern part of the reef. Lat. 6° 01¹/₄' N., long. 116° 4¹/₄' E. Description. White beacon. Note. This beacon was erased from the charts when the light-beacon was established; it has now been re-inserted. (2) Light discontinued: Position. On outer end of Jesselton pier. Character. A fixed red light. Variation. 2° E. (Notice No. 279 of 1913, dated 3rd March.)

Charts affected. No. 3525, Jesselton harbour. No. 3626, Dumupil point to Gaya head. No. 2111, Nosong point to Ambong bay (2). No. 287, Gaya bay to Sandakan harbour (2). Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 586. China Sea Directory, Vol. II., 1906, pages 179, 180; Supplement, 1909. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, pages 125, 126.

No. 291. Eastern Archipelago—Celebes, North Coast, Pulu Palali—Breakers reported northward of. Position. Lat. 1° 8' N., long. 121° 59¹/₂' E. Remarks. Reported by the Master of the S.S. van Goens. Note. A note, "Breakers reported (1913)" has been placed on the charts on the position given above. (Notice No. 291 of 1913, dated 8th March.)

Charts affected. No. 1153, Pulu Motno to Tanjung Lutimo. No. 942 a, Eastern archipelago, eastern portion. No. 1263, China sea. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 356.

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

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

29de Aargang. København den 19de Marts 1913. **Nr. 12.**

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

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

I. Østersøen.

425. Danmark. Langeland. Gulstav E. Drivende Skydeskive.

Den 18de Marts d. A. er der ved *Gulstav* observeret Vraget af en stor Skydeskive, som var i Drift E. efter. *Gulstav*: 54° 43¹/₂' N. 10° 42' E.

426. Sverrig. Ystad. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 11/261. Stockholm 1913.)

En Grund med 6 m Vand er fundet c. 250 m S. 3/4 W. fra den S.-lige røde Vager med 1 Ballon over 1 opadvejdt Kost ved *Ystad* Rev; denne Vager er derfor flyttet c. 350 m S. 3/4 W. efter og ligger nu i 9 m Vand paa 55° 24' 07" N. 13° 50' 14" E.

Da Dybden paa *Klosterrundet*, der ligger c. 1/2 Sm S. for ovennævnte Vagers gamle Plads, er 6,2 m og ikke 7,5 m, som Kortene angiver, er der udlagt en sort og rød Vager med Kryds og Ballon ved *Klosterrundet* paa 55° 23' 42" N. 13° 50' 28" E.

Den W.-lige røde Vager med 1 nedadvejdt Kost over 1 Ballon ved *Ystad* Rev er flyttet c. 150 m S. t. W. 1/2 W. hen og ligger nu paa 55° 24' 38" N. 13° 49' 19" E. Naar Lystønden, der ligger ved denne Vager, atter udlægges, flyttes den ligeledes c. 150 m S. t. W. 1/2 W. hen. (Kort Nr. 160.)

427. Sverrig. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 11/259. Stockholm 1913.)

Utgrunden Fyrskib er atter udlagt. 56° 20' 54" N. 16° 14' 57" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/214. København 1913.)

428. Sverrig. Gotland. Hoborgs Rev. Lys- og Fløjtønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 11/257. Stockholm 1913.)

Paa Grund af Eftersyn ombyttes Lys- og Fløjtønden ved *Hoborgs Rev* den 31te Marts 1913 midlertidig med en Lystønde. 56° 51¹/₂' N. 18° 07¹/₂' E.

429. Finland. Uleåborg Indsejling. Sapskari. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/504. Berlin 1913.)

Fyret paa Øen *Sapskari* er et hvidt, rødt og grønt Lyngfyr, der viser Et-Lyn hver 4^s, Lyn 0,8^s, Mørke 3,8^s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 289° til 357½°;
2. hvidt i — 357½° gennem 0° til 60°;
3. rødt i — 60° til 82½°;
4. hvidt i — 82½° til 172°;

c. 65° 03' N. 25° 10' E.

430. Rusland. Finske Bugt. Reväl. Middelfrund. Lystønde forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/505. Berlin 1913.)

Naar Lys- og Klokketønden ved N.-Enden af *Middelfrund* udlægges til For-aaret, er den — uden nærmere Bekendtgørelse — forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 à 4^s. c. 59° 31¼' N. 24° 40' E.

(Kort Nr. 155 og 203.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/808. København 1912.)

431. Rusland. Moonsund. Forandring af Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/506. Berlin 1913.)

1) Klokketønden ved N.-Enden af *Stapelbotten* Rev ved det N-lige Indløb til *Moonsund*, 6½ Sm 344° (misv. N. t. W. ¼ W.) fra *Worms* Fyr, er permanent inddraget. c. 59° 08' N. 23° 04' E.

2) Ved Skibsstartens Begyndelse 1913 udlægges *Kamora* Lys- og Klokketønde, som hidtil laa ved *Stavornia* Bank, c. 0,3 Sm 270° (misv. W. ¼ N.) fra det N-lige 3 m (10') Sted paa *Kamora* Bank. Den hvide Klokketønde, mærket „K“, forsvares med et hvidt Lyngfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. à 4 s. c. 58° 46¼' N. 23° 14¼' E.

3) I Stedet for Lys- og Klokketønden udlægges ved *Stavornia* Bank en hvid og rød Spiritønde med 2 fra hinanden vendte, røde Koste. c. 58° 47½' N. 23° 12½' E. (Kort Nr. 205.)

432. Tyskland. Memel. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/501. Berlin 1913.)

Det hvide, faste Fyr ved *Memel*, som staar paa en Klit i Nærheden af N.-Mølen, skal forandres til et Fyr med Formærkelser.

Under Ombygningen, som sandsynligvis begynder i April og vil vare c. 5 Maaneder, slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt Fyr tændes under Taarnets Galleri. 55° 43' 45" N. 21° 06' 06" E. (Kort Nr. 206.)

433. Tyskland. Adler-Grund Fyrskib drevet fra Station.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin har Fyrskibet *Adler-Grund* sprængt sine Fortøjninger og er drevet fra Station. 54° 50' 1' N. 14° 22' 3' E.

434. Tyskland. Stettiner Haff. Fyrskibe atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/575. Berlin 1913.)

Følgende Fyrskibe er atter udlagt: 1) *Eib und Bock*. 53° 50½' N. 13° 59¾' E. 2) *Witzig*. 53° 47' N. 14° 18' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/64. København 1913.)

435. Tyskland. Greifswalder Bodden. Palmerort Fyrskib atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/575. Berlin 1913.)

Palmerort Fyrskib er atter udlagt. 54° 12½' N. 13° 24½' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/110. København 1913.)

436. Tyskland. Hohwacht Bugt. Forsøgsstænde inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/503. Berlin 1913.)

Forsøgsstændene, som var udlagt i Nærheden af *Hohwacht* Bugt, er ind-draget, og Stedet maa atter besjles. c. 54° 23' 1' N. 10° 34' 5' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/171. København 1913.)

466. Sicilien W.-Kyst. Marsala. Fyr slukket. Lystønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 312. London 1913.)

Det røde, faste Fyr paa S.-Enden af den under Bygning værende Ydermole ved *Marsala* Havn er slukket.

En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt c. 130 m S. for den nuværende Yderende af Mølen. 37° 46' N. 12° 26' E.

467. Rusland. Sorte Hav. Poti. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/528. Berlin 1913.)

Poti veksellende hvide og røde Fyr er synligt i Pejlinger fra 268° gennem 0° til 207°. c. 42° 08' N. 41° 36' E.

468. Tripolis. Tobruk Bugt. Fyrbaad ombyttet med Tønde.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 55/125. Genova 1913.)

Fyrbaaden med Mast og 2 Balloner, som laa E. for *Tobruk* Pynt, er ombyttet med en rød Vager. Vageren, som ligger c. 330 m E. for Pynten, skal holdes om Styrbord for Indgaende. *Tobruk* Bugt: 32° 04' N. 24° 00' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

469. Grækenland. Blokadebestemmelser.

Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den græske Regering udvidet Blokaden i det *Jonske Hav* N. efter til Byen *Durazzo*. Den blokerede Kyst-strækning, der ikke omfatter Byen *Durazzo*, er herfter beliggende mellem 39° og 41° 12' N. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/888. København 1912.)

459. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West Baaker opført.
(„Notice to Mariners“ Nr. 8/508 og 509. Washington 1913.)
1) *Eastern Dry Rocks* Baake Nr. 4 er opført 60 m 70° (misv. ENE.) fra sin gamle Plads. 24° 27' 38" N. 81° 50' 38" W.
2) *Middle Ground* Baake 3 i *Sand Key Channel* er opført paa sin gamle Plads. 24° 28' 56" N. 81° 52' 56" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/291. København 1913.)

460. Forenede Stater i Nord-Amerika. Key West. Northwest Channel. Baake opført.
(„Notice to Mariners“ Nr. 8/511. Washington 1913.)
Northwest Channel Obstruction Baake, en Stangbaake med firkantet Tverstykke, er opført i 3,2 m Vand paa NW.-Siden af et Skær med 0,3 m Vand og c. 5 m NW. for 3 Jernpiller, som bliver tørre ved Lavvande, 118½° (misv. SE. t. E. 5/8 E.) fra *Northwest Passage* Fyr og 158¾° (misv. SE. t. S. 7/8 S.) fra *Northwest Bear* Fyr. c. 24° 36' 47" N. 81° 53' 16" W.

461. Nicaragua E.-Kyst. Gordo Point Fyr NE. Rev. Grape (Waham) Cay. Baake opført.
(„Notice to Mariners“ Nr. 8/515. Washington 1913.)
En 180 m lang og 25 m bred Grund med 4,8 m Vand er fundet 11,7½ Sm 31° (misv. NE. t. N. 5/8 N.) fra *Gordo Point* Fyrs rettede Plads. Denne Grund falder nærliggende sammen med NW.-Koral Grunden, som har 8,2 m Vand. *Gordo Point* Fyr: 14° 20' 58" N. 83° 13' 23" W.
Paa *Grape (Waham) Cay* er opført et 24 m højt Taarn. *Grape (Waham) Cay*: 14° 23' 30" N. 83° 03' 00" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

462. Italien W.-Kyst. S. Remo S. Kap Arma (Verde Pynt). Fyr tændt.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 63/150. Genova 1913.)

Paa *Kap Arma (Verde Pynt)* er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 30 s. Blink c. 1,6 s., Mørke c. 5,4 s., Blink c. 1,8 s., Mørke 21,4 s. Fyrets nejløstige Plads vil blive bekendtgjort. *Verde Pynt*: 43° 49½ N. 7° 50' E.

463. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. W.-Pas. Belysning forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 64/158. Genova 1913.)
De 2 Lanterner paa W.-Enden af Dæmningen er ombyttet med 1 grønt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 4 s., Blink 1 s., Mørke 3 s. Lysevne: 8 Sm. Kommer Fyret i Uorden, tændes midlertidig et grønt, fast Fyr. 44° 04' 08" N. 9° 51' 21" E.

De 2 Lanterner paa *Santa Maria* Pynt er ombyttet med 1 rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 4 s., Blink 1 s., Mørke 3 s. Lysevne: 8 Sm. Kommer Fyret i Uorden, tændes midlertidig et rødt, fast Fyr. 44° 04' 02" N. 9° 51' 04" E.

464. Italien W.-Kyst. Ischia. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 63/151 og 72/174. Genova 1913.)
Paa E.-Siden af *Ischia* Kastel, der ligger paa en lille Ø ved E.-Kysten af Øen *Ischia*, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink 1,5 s., Mørke 3,5 s. Lysevne: 11 Sm. Fyret staaar c. 2670 m 132½° (misv. SE. 1/2 S.) fra Fyret paa Molehovedet ved *Ischia* Havn og 39° (misv. NE. 1/8 N.) fra *Monte Liguori* trigonometriske Station. 40° 43' 53" N. 13° 58' 04" E.

465. Sicilien E.-Kyst. Augusta. Torre Avolos. Tønde ombyttet med Lystønde.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 63/154. Genova 1913.)

Tønden paa S.-Siden af *Torre Avolos* paa Styrbords Side af Indløbet til *Augusta* Havn er ombyttet med en sort Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. 37° 12' 00" N. 15° 13' 52" E.

437. Tyskland. Flensborg Fjord. Bredgrund E. Drivende Skydeskiver.
Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er der fra en Plads E. for *Bredgrund* bortdrevet 2 Torpedoskydeskiver. *Bredgrund*: 54° 49' N. 10° 03' E.

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

438. Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. Lystønde ikke paa Station.
Lystønden *Sprogø S.* er ikke paa Station. Den vil snarest blive udlagt. 55° 18' (09") N. 10° 58' (32") E.

439. Tyskland. Lille-Bælt. Gjenner Fjord. Barsø-Grund S. Lystønde udlægges.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/507. Berlin 1913.)

Den hvide Spiritøse *Barsøgrund Süd* ombyttes med en hvid Lystønde med S.-lig Topbetegnelse, mærket „*Barsøgrund S.*“ Den skal vise hvidt Lys med To-Formærker hver 8 s., Lys 3,5 s., Mørke 1,5 s., Lys 1,5 s., Mørke 1,5 s., 55° 06' 29" N. 9° 35' 55" E. Positionen svarer til *danske Kort*; naar der adderes 6" til Br., svarer den til *tyske Kort*. (Kort Nr. 117, 157, 160 og 253.)

440. Tyskland. Lille-Bælt. Aarø Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 10/571. Berlin 1913.)

I Slutningen af Marts d. A. forandres det grønne, faste Fyr paa NW.-Siden af *Aarø*. Lysvinklen skal formindskes 15° saaledes at Fyret bliver synligt i Pejlinger fra 70° til 120°. 55° 16' 15" N. 9° 43' 58" E. Positionen svarer til *danske Kort*; naar der adderes 6" til Br., svarer den til *tyske Kort*. (Kort Nr. 117, 156, 157, 160 og 223. Danske Lods, Side 399.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

441. Danmark. Kattegat. Østlige-Knold E. Sømærke ombyttet.
Den røde Spidstønde *Østlige-Knold E.* er ombyttet med en rød Vager med rød Stage og 1 opadvendt Kost. 56° 58' (36") N. 10 47' (30") E.

(Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Lods, Side 255. Sø.-Fort, Side 15.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/561. København 1913.)

442. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa *Havrevlen* 4,5 m, paa *Fjordgrunden* 2,1 m. Der er saaledes for Tiden 2,1 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

443. Danmark. Thyborøn Lys- og Fløjtetønde drevet fra Stationen.

Thyborøn Lys- og Fløjtetønde er drevet c. 900 m N. i. Den vil snarest blive bragt paa Plads igen. Tøndens rigtige Plads: 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.

444. Tyskland. Fyrskib Elbe I NW. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/578. Berlin 1913.)

Vraget af et Fuldskib er sunket c. 3,5 Sm 307° (misv. NW. 3/8 N.) fra Fyrskib *Elbe I*. Vraget ligger i 18 m Vand, og til Tider er Mastetopperne synlige. 100 à 150 m W. t. S. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde med W.-lig Topbetegnelse. c. 54° 02½' N. 8° 10¼' E.

445. Tyskland. Weser Fyrskib ombyttes midlertidig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/580. Berlin 1913.)

I den sidste Halvdel af Marts d. A. ombyttes *Weser* Fyrskib midlertidig med et Reservefyrskib. Stationen kan derfor være ubesat for kortere Tid. c. 53° 54' N. 7° 50' E.

- 446. Frankrig. Catalis. Kendeligt Punkt.**
 („*AVIS aux Navigateurs*“ Nr. 89/548. Paris 1913.)
 Det ny Raadhustaan i *Catalis* er det kendeligste og synligste Punkt i Byen. Det er et firkantet 83 m højt Taarn med Kuppel og et lille spidst Klokketaarn, omgivet af 4 mindre Klokketaarne. 50° 57' 13" N. 1° 51' 19" E.

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

- 447. England. Liverpool Bugt. Mersey Floden. Vrag afmærket.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 380. London 1913.)
 Paa Søsiden af Vraget af Damperen *Auchenarden*, som er sunket 1,15 Sm 126° (misv. SE. $\frac{3}{4}$ S.) fra Fyrskibet paa Barren, er udlagt:
 1) En baadtonnet Lys- og Klokketønde med en grøn Overbygning mærket „*Wreck*“, Tønden viser grønt Et-Blink. 2) En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink. Skibe skal gaa godt uden om disse Vraglystønder. 53° 31 $\frac{1}{4}$ ' N. 3° 16 $\frac{1}{4}$ ' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 448. Island E.-Kyst. Seydisfjordi. Brimnes Fyr ødelagt.**
 Højte Telegram fra *Islands* Ministerium er *Brimnes* Fyr ødelagt ved Stormflod. Fyret vil foreløbig ikke blive tændt. 65° 18' (21") N. 13° 46' (45") E.
 (Kort Nr. 194, 214 og 239. Islandske Lods, Side 148. Fyr-Fort. Nr. 643.)
- 449. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Hog Island Shoal. Tønde flyttet.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 8/503. Washington 1913.)
 Hog Island Shoal *Southeast Point* Tønde 1 er flyttet c. 435 m 232° (misv. SW. t. W. $\frac{3}{4}$ W.) og ligger nu i c. 9 s m Vand 195° (misv. SW. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) fra Hog Island Shoal Fyr og 235° (misv. WSW.) fra *Massel Bed Shoal* Fyr. Hog Island Shoal Fyr: c. 41° 37' 48" N. 71° 16' 29" W.
- 450. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Bridgeport. Vrag borttaget.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 9/577. Washington 1913.)
 Vraget af Lægteren *John A. Wheeler*, som laa i Indløbet til *Bridgeport* Havn, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Bridgeport* Havn: 41° 09 $\frac{1}{2}$ ' N. 73° 10 $\frac{3}{4}$ ' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/335. København 1913.)
- 451. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Newark Bugt. Center-ville Fyr nedlagt.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 8/504. Washington 1913.)
Centerville Fyr er nedlagt. 40° 40' 10" N. 74° 08' 00" W.
- 452. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Miah Maul Shoal. Fyr permanent. Midlertidigt Taagesignal.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 9/580. Washington 1913.)
Miah Maul Shoal midlertidige Fyr er ombygget med et permanent Fyr, der viser hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 2 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 2 $\frac{1}{2}$ s. Lyset er hvidt i Pejlinger fra 334 $\frac{1}{2}$ ° gennem 0° til 140 $\frac{1}{2}$ °, i øvrigt rødt. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 13 Sm. Taagesignal gives midlertidig med Klokke, Et-Slag hver 30 s. 39° 07' 30" N. 75° 12' 30" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/38. København 1913.)

- 453. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Thimble Shoal. Tønder ombygget med Lystønder.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 9/581. Washington 1913.)
Thimble Shoal Dredged Channel Spidstønder 4, 6, 8 og 10 er ombygget med Lystønder, der viser rødt Et-Blink hver 15 s, Blink 5 s, Mørke 10 s. *Thimble Shoal*. c. 37° 01' N. 76° 14 $\frac{1}{2}$ ' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/283. København 1912.)

- 454. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Elizabeth Floden. Bush Bluff Fyrskib forandret.**
 („*Notice to Mariners*“ Nr. 9/582. Washington 1913.)
 Omtrunt den 1ste April 1913 ombyttes *Bush Bluff* Fyrskib Nr. 2 permanent med Fyrskib Nr. 97.

- Fyrskib Nr. 97 har kun 1 Mast med Lanterne paa Toppen. Det viser hvidt Et-Blink hver 10 s. Flammens Højde: 15 m. Taagesignal gives med Klokke, Tre-Slag hver 15 s. c. 36° 55' N. 76° 20' W.

- 455. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Frying Pan Shoals Fyrskib atter udlagt.**

- („*Notice to Mariners*“ Nr. 9/583. Washington 1913.)
Frying Pan Shoals Fyrskib Nr. 94 er atter udlagt og Reserverfyrskib Nr. 29 inddraget. 33° 34' 00" N. 77° 48' 40" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/208. København 1913.)

- 456. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Fig Island Training Wall. Lødebaaker nedlagt.**

- („*Notice to Mariners*“ Nr. 8/506. Washington 1913.)
Fig Island Training Wall Lødebaaker er nedlagt. Forbaaken: 32° 04' 48" N. 81° 04' 00" W.

- 457. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Indian Floden. Titusville. Fyr tændt.**

- („*Notice to Mariners*“ Nr. 8/507. Washington 1913.)
 Paa NW.-Hjørnet af *Citig* Dok er tændt et ubevogtet, rødt, fast Fyr, 191 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. t. W.) fra *Black* Punt venstre Kant og 303 $\frac{3}{4}$ ° (misv. NW. t. W. $\frac{1}{8}$ W.) fra Kap *Cannoveral* Fyr. Fyret er synligt i Pejlinger fra 166° til 346°. Flammens Højde: 7 m. Hvidt Taarn. Kap *Cannoveral* Fyr: 28° 27' 36" N. 80° 32' 29" W.

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

- 458. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Indsejling. Grunde fundet.**

- („*Notice to Mariners*“ Nr. 9/585. Washington 1913.)
 Ved Indsejlingen til *Key West* Havn er fundet følgende Grunde:
 Et Korallrev med en mindste Dybde af 7,9 m Vand. Den mindste Dybde ligger paa SW.-Enden af Revet, paa 24° 28' 08" N. 81° 43' 40" W. Herfra gear Revet c. $\frac{1}{2}$ Sm i ENNE-lig Retning med 8,5 & 8,8 m Vand. Revet er c. 150 m bredt.
 En lille Spids med 3,9 m Vand i *Hawk Channel* 2 $\frac{1}{2}$ Sm 127° (misv. SE. $\frac{7}{8}$ E.) fra *Key West* Fyr. 24° 31' 32" N. 81° 45' 55" W.
 Dybden paa 4,5, 5,1 og 4,8 m henholdsvis 1490 m og 2080 m 258 $\frac{1}{2}$ ° (misv. W. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) og 2470 m 259 $\frac{3}{4}$ ° (misv. W. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Ship Channel Shoal* Baake 5.
 En Koralspids med 4,8 m Vand 980 m 493 $\frac{3}{4}$ ° (misv. NE. $\frac{1}{4}$ E.) fra *East Triangle* Baake og en Koralspids med 4,5 m Vand 680 m 74 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra samme Baake.

et unødvendigt langt Ophold; i øvrigt er det sparsommere med Ladninger fra denne Plads. Sverig har fra de sydlige Pladser tilstrækkelige Ladninger Sten til alle tyske Pladser; til Hamburg noteres 5 Mk., hvorimod Raterne stadig er ret lave til de tyske Østersøhavne. Fra de vest-svenske Havne som Halmstad og Warberg er det derimod flovere og forholdsvis kun faa Stenlaster i Markedet; ogsaa Trælaster er fremme, bl. a. er sluttet Halmstad/Skive 11 Øre. Fra Sundhavnene er Gødningssæsonen paa det nærmeste sluttet, derimod udbydes Lervarer til Stettin, Königsberg, Kiel 3½ Mk. samt til Norge 4 Kr. Danmark er fra Provinserne stadig flov; der sluttet enkelte Ladninger Kartofler til Kjøbenhavn 15 Øre. Fra Kjøbenhavn er sluttet for Hvede til Odense 3¼ Kr., Svendborg 14 Øre, Bandholm 13 Øre, Trelleborg 15 Øre og for Majs til Svanøke 17 Øre, Havnsø 18 Øre. Fra ankommen Damper udbydes endnu nogle Hvedeladninger saavel til Provinserne som til Sverig.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 14. ds. blev hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Damper sat i Vandet. Skibet — der ved Afløbningen fik Navnet »Progres» — bygges for Regning Firmaet Carl Nielsen.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt følgende Skibe: Skonnertbrig »Alf» af Marstal, 144 Reg.-Tons og 230 Tons d. w., bygget i Nakskov 1880, Klasse 5. G. I. I. til Kapt. Otto Abrahamsson, Råå.

Skonnert »Concordia» af Råå, 85 Reg.-Tons og 180 Tons d. w., bygget Sølvborg 1894, Klasse 3. G. I. I. til 1914, til Kapt. G. A. Andersson, Grundsund, for Kr. 12,000.

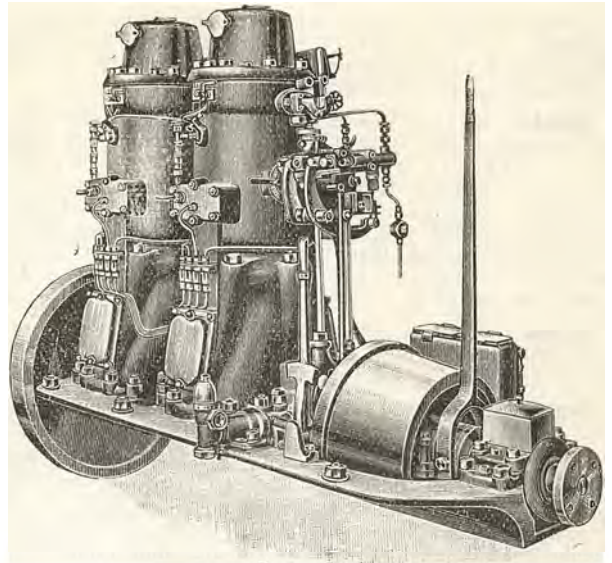
Galease »Erik Hansen» af Marstal, 49 Reg.-Tons og 105 Tons d. w., ombygget 1905 (oprindeligt bygget 1786), til Kapt. R. Jensen, Karlshamn, for c. 3,500 Kr.

Gennem Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn, Kjøbenhavn, er i disse Dage solgt Skonnertbrig »Mauritzia» af Jernavik, 135 Reg.-Tons, 260 Tons d. w., bygget i Marstal 1871, Klasse Jr. Veritas til 1916 til Kaptajn Kronman i Wisby. Købesum 11,000 Kr.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 16./3. til Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 16./3. — Algarve, Borries, pass. Deal 14./3. — Anglo Dane, Pape, ank. her 16./3. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 10./3. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 11./3. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 13./3. — Arno, Fischer, ank. her 16./3. — Aurora, Gommesen, ank. her 13./3. — Baron Stjerneblad, Sørensen, ank. Hull 14./3. — Beira, Mortenson, afg. Algier 17./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 15./3. — Chr. Broberg, Henriksen, afg. her 16./3. — Christian IX, Holm, ank. her 17./3. — Dagmar, Müller, ank. her 8./3. — Douro, Sørensen, afg. Stavanger 16./3. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. her 17./3. — Florida, Andersen, ank. her 17./3. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 15./3. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 13./3. — Høgest, Munck, ank. her 17./3. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 17./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 14./3. — Jolantha, Kyllsbech, afg. Riga 15./3. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 13./3. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 18./3. — Kiew, Tømmesen, ank. Pillau 16./3. — Loire, Craignou, afg. Havre 15./3. — Louise, Brocks, pass. Brunsbüttel 17./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 14./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. New York 17./3. — Minsk, Harder, pass. Peniche 14./3. — Nicolai II, Jørgensen, ank. her 9./3. — Nordjylland, Søberg, afg. Riga 15./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. her 15./3. — Omsk, Jacobsen, afg. Libau 15./3. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 8./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 17./3. — Perm, Gotthardt, afg. London 16./3. — Pregel, Iversen, ank. Riga 13./3. —



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkøbt

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Saga, Hansen, ank. Reval 10./3. — Saxo, Rasmussen, ank. London 18./3. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 3./3. — Texas, Clauson Kaas, pass. Madeira 23./2. — Thyra, Dam, afg. Antwerpen 16./3. — Tiber, Bech, afg. Gibraltar 17./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Deal 16./3. — Tula, Therkildsen, ank. Marseille 15./3. — United States Gøttsche, ank. her 12./3. — Ebro, Lunge, ank. Reval 11./3.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 17./3. — Amalienborg ank. Kiel 12./3. — Brattingsborg ank. La Plata 11./3. — Børglum pass. St. Thomas 16./3. — Dansborg afg. Huelva 12./3. — Elsborg afg. Kjøbenhavn 13./3. — Esrom pass. Cape Spartel 15./3. — Flynderborg ank. Libau 6./3. — Frederiksberg afg. Teneriffe 15./3. — Guldborg ank. Sunderland 15./3. — Gurra afg. Cienfuegos 11./3. — Hammerhus ank. East London 13./3. — Harrildsborg ank. Windau 14./3. — Hundborg pass. Skagen 13./3. — Høneborg pass. Hammeren 17./3. — Jelling afg. New York 11./3. — Jomsborg afg. Königsberg 16./3. — Jungshoved ank. Middelsbro 12./3. — Jægersborg ank. Teneriffe 5./3. — Kallundborg pass. Dungeness 15./3. — Kalø afg. Cardiff 12./3. — Klampenborg afg. Huelva 15./3. — Kronborg pass. Las Palmas 13./3. — Lejre pass. Gibraltar 16./3. — Marselisborg afg. Kristiania 15./3. — Næsborg ank. Dundee 15./3. — Randedsborg ank. Huelva 11./3. — Silkeborg ank. Helsingør 7./3. — Skanderborg afg. Ghent 14./3. — Skjoldborg pass. Sagres 12./3. — Skodsborg ank. Barry 14./3. — Spigerborg ank. Newcastle 13./3. — Stegelborg afg. Chantenay 14./3. — Stjerneborg afg. Troon 15./3. — Søborg pass. Kjøbenhavn 14./3. — Taarnborg ank. Grangemouth 12./3. — Ulfborg pass. Sagres 15./3. — Uranienborg ank. Teneriffe 11./3. — Vordingborg pass. Brunsbüttel 14./3. — Ørkild afg. Trieste 12./3.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Genua 13./3. udg. — Samui afg. Penang 17./3. udg. — Bandon ank. London 13./3. hjemg. — Pangan pass. Perim 8./3. udg. — Jutlandia ank. Bangkok 10./3. udg. — Selandia pass. Perim 12./3. hjemg. — Indien pass. Perim 5./3. udg. — Tranquebar afg. Wladivostok 14./3. hjemg. — Cathay ank. Rotterdam 17./3. udg. — Chumpon ank. Bunbury 15./3. udg. — Kina afg. Antwerpen 12./3. udg. — Arabien ank. Belfast 13./3. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas pass. Paramaribo 10./3. udg. — St. Croix afg. Portland 8./3. udg. — St. Jan ank. Rotterdam 16./3. hjemg.

Dansk Russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 12./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 4./3. til Liverpool. — Russ, Petersen, afg. San Lorenzo 28./2. til Göteborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Norresundby 20./2. til Buenos Aires. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Koppervik 15./3. til Newcastle. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 5./3. til Stockholm. — Ge-

neralkonsul Pallisen, Christensen, afg. Santa Fe 15./2. til Amsterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 26./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Åhus 15./3. — Newa, Dahl, afg. Bahia Blanca 7./3. til Göteborg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tunis 13./3. — Martha, Christensen, afg. Tynen 13./3. — Elua, Rathje, afg. Seaham 14./3. — Therese, Pedersen, afg. Susse 5./3. — Harriet, Larsen, afg. Yarmouth 15./3. — Dagny, Therkildsen, afg. San Filicu 15./3. — Simone, Møller, ank. Lissabon 14./3. — Jeanne, Olsen, afg. Tyne Dock 9./3. — Vera, Risø, afg. Dunston 15./3. — Daisy, Jørgensen, ank. Oran 17./3. — Annine, Leth, afg. Honfleur 16./3. — Kamma, Løffler, afg. Oran 8./3. — Betty, Lagesen, ank. Svansø 10./3.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 13./3. — Europa, Hansen, ank. Brügg 14./3. — Frankrig, Friis, afg. Newcastle 8./3. — Tyskland, Danstrup, afg. Carterret 6./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Glasgow 10./3. — Alf, N. Clausen, afg. København 16./3.

Term. Gudrun, Sonnichsen, afg. Liverpool 8./3. — Sara, Jensen, ank. Aarhus 16./3. — Helene, Sørensen, afg. Norre Sundby 13./3. — Ragnhild, Schultz, afg. Sfax 13./3. — Valborg, Hansen, afg. Boness 15./3. — Sjælland, Svarrer, afg. København 14./3. — Estrid, Hansen, afg. Hull 14./3. — Agnote, Dam, afg. Frederikshavn 14./3. — Gunhild, Hansen, ank. Grangemouth 13./3. — Herma, Farup, afg. Helsingborg 12./3. — Alice, Jørgensen, afg. Aalborg 15./3.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Brunsbüttel 15./3. — Chassie Mærsk ank. Antwerpen 16./3. — Eleonora Mærsk ank. Malaga 12./3. — Laura Mærsk afg. Desterro 4./3. — Lexa Mærsk ank. Sousse 11./3. — Peter Mærsk afg. Cardiff 14./3. — Sally Mærsk ank. Boston 13./3. — Roseborg afg. København 12./3.

Dansk Rederiaktieselskab. Nordpol, Holst, ank. Rotterdam 16./3.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Cardenas 14./3. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Port of Spain 27./2. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Christiania 13./3. — Svend, Schmidt, ank. Helsingør 18./3. — Urania, Clausen, ank. Lissabon 12./3.

Nordøen. Nordland, Larsen, pass. Gibraltar 15./3. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Gibraltar 12./3. — Holland, Poulsen, pass. Skagen 17./3. — England, Andersen, ank. Grimsby 15./3.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Korsør 14./3.

Orion. Erik, Hansen, ank. Nakskov 11./3.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Bathurst 22./2. — London, Bom, ank. Zongouidak 9./3. — Paris, Tholander, afg. Mehtil 13./3. — Bryssel, Kaas, ank. Memel 14./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 11./3. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Santos 12./3. — Roma, v. Thun, afg. Valencia 11./3. til Manchester.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Blyth 13./3. — Skulfaxe, Faber, afg. Bandholm 15./3. til West Hartlepool. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Gjedser 14./3. til Burntisland.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejef ank. Huelvå 16./3.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Blyth 12./3. — Erindring, Nielsen, ank. Bandholm 12./3. — Energi, Jensen, ank. Hull 12./3. — Enigheden, Jensen, ank. Kolberg 13./3.

Sejlskibe.

Æra. C. M. Petersen, Petersen, ank. Libau 11./3. — Arken, Andersen, ank. Laurvik 10./3. — Pampa, Svendsen, ank. Laurvik 10./3. — Arken, Christensen, ank. Göteborg 11./3. — H. C. Grube, Svane, afg. Pensacola 11./3. til Dakar. — Henry, Jensen, ank. Plymouth 11./3. — Venus, Weber, ank. Libau 11./3. — Bertha, Madsen, ank. Stralsund 11./3. — Bien, Pedersen, ank. Stolpmünde 11./3. — Hamlet, Rasmussen, ank. Gibraltar 11./3. — Ingolf, Olsen, ank. Setubal 11./3. — Amalia, Andersen, ank. Kolberg 12./3. — Lauritz, Polmer, ank. Larvik 12./3. — Svip, Jensen, ank. Trawemünde 13./3. — Argo, Clausen, afg. Dover 12./3. — Fuglen, Schmidt, ank. Grimsby 12./3. — Nanna, Østermann, ank. Pillau 13./3. — Anna, Petersen, ank. Dahouet 14./3. — Claudia, Aaberg, ank. Fort de France 13./3. — Karen, Boye, ank. Fowey 13./3. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Appledore 12./3. — Ausgar, Jørgensen, ank. Barbados 13./3. f. O. — Fredensborg, Kisby, ank. Barbados 13./3. f. O. — Forældres Minde, Christensen, ank. Faversham 13./3. — Albertine, Madsen, ank. Hasle 13./3. — I. Kofoed, Andersen, ank. Teignmouth 14./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. Marts 1913. — Dansk Sejlskibsrederi-For- enings Fyens Kreds. — Det østasiatiske Kompagni. — Fragtmar- kedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Garthotterwann, Kjøbenhavn.

A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



TILSALGS.

Flere tyske **Silde-Logger**, Eg. 63 til 87 Register-
tons. Pris med Inventar 3000 til 5000 Mark.

Nærmere Oplysninger ved

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur,
HAMBURG, Ferdinandstrasse 29.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaaenstølers Efftg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid-
der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.
Tom Tjåders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, driftsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

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

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet
Dannebrog.

Udbyttet for 1912, 15 pCt., udbetales fra og med den 11te Marts i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1912.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet
af 1896.

Udbytte for 1912, 15 pCt., udbetales fra og med den 11te Marts i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1912.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet
Neptun.

Udbytte for 1912, 15 pCt., udbetales fra og med den 11te Marts i Københavns Handelsbank mod Aflevering af Udbyttekupons for 1912.

Dampskibsselskabet
„Atalanta“.

Imod Aflevering af de paagældende Kupons udbetales Udbyttet for 1912 med 10 pCt. hos Selskabets Bankforbindelse, Firmaet D. B. Adler & Co.
København, den 13de Marts 1913.

P. B. V.
M. Nissen.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet
„Havet“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1912 udbetales Udbytte for 1912 med 6 pCt., daglig mellem Kl. 10—4, paa Selskabets Kontor, Poul Ankersgade 2, hvor ogsaa Udlevering af nye Kuponsark finder Sted mod Aflevering af Talon.

København, den 17de Marts 1913.

P. B. V.
C. P. Jensen.

Dampskibsselskabet
„Ajax“.

Udbytte for 1912 — 10 pCt. — udbetales mod Aflevering af de paagældende Udbytte-Kupons af Svendsen & Christensen, Frederiksgade 1, 1ste Sal, fra 10—11 og 1—3.

København, den 15de Marts 1913.

P. B. V.
Svendsen & Christensen.

Bortsalg

af
Dæksbaaden „Holger“

med tilhørende Sejl og en Del Inventar finder Sted fra Orlogsværftet den 31. Marts d. A. Kl. 3 Em. ved Indgivning af skriftlige Tilbud. Baaden, som er 7,84 m lang, 3 m bred og har et Dybgaende af 1,17 m. kan besees ved Henvendelse til Regnskabsvæsenets Ekspedition hver Søndag mellem Kl. 12—2. Salgsbetingelser og yderligere Oplysninger kan faas sammesteds.

Orlogsværftets Regnskabsvæsen, den 13. Marts 1913.

En ung Mand ønsker Ansættelse i en Befragtnings-Forretning som Lærling. Billet mrk. **N. 372** bedes indleveret til „Dansk Søfartstidende“s Ekspedition.

Aktieselskabet
Dampskibsselskabet
„Heimdal“.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1912 udbetales Udbyttet for 1912 med 12 % daglig mellem Kl. 11—1 paa Selskabets Kontor, Stockholmegade 55, Stuen, hvor ogsaa Udlevering af ny Kupons-Ark finder Sted mod Aflevering af Talon.

København, den 15. Marts 1913.

P. B. V.
Martin Carl.

Lastfartøj.

Mindre Dampere eller Sejlfartøj med Hjælpemotor, anvendelig til Østersøfart, med et Lastrum af ca. 50 Kb-Meter og med Plads til Køleindretning, søges straks, eventuelt til Leje.

Tilbud med Beskrivelse og øvrige Oplysninger modtages af Sagfører Gregers Eskesen, Gl. Torv 8, Telefon Central 3550.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgiven af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemaragade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

Ingen Vibration.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibshypothekbanken

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

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Høibergsgade 1, 1. Sal. Copenaure. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD,

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

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LOVERIDGE'S SKIBSBUNDPUMPE.

Opnaaede Fordele:

Solid Messing Cylinder, som ses fra Ydersiden.
Drejede Messingpille og Metalringer.
Pakket Stempel, som er meget varigere og mere økonomisk end Gummi Pistoner.
Delene kan fornyes, da de ikke er støbt i et.
Flansjede Rørforbindelse for flansjede smedbart Jærnrør.
Store Vandledninger og kraftig Ryk.
Stærk og solid Model.



LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901. / 6866.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Joseph Draper jun.
Clapham Junction,
London, England,

r Køber af haardt Træ,
som stammer fra gamle op-
huggede Skibe, til Brændsel.

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

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

Slakterforretningen
„**JOMSBORG**“
AARHUS, vis à vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserarer til i
Skibspoolantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slaktermester.
Nærmeste Slakterforr. ved Havnen.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1 (lige v. Havnen)
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

C. Ring Andersen
Joh. P. Brandts Eftfl.
SKIBSHANDEL
Svendborg.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandsrøde 3.

Th. Iversen

Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Khv. K.

Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tlf. „Hansen“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tlf. „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heekshers.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibssagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.

Prislister sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Khv. K. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinet's Varmluft-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedelens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus-gade 3. **KAY DYHR** København

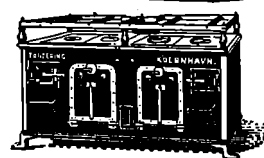
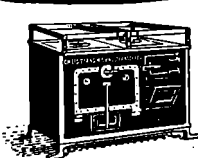
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER 1/3
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

**BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.**

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.**

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

**SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.**

**TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.**

**ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn. Telefon 3283.**

Lanterner med Tilbehør til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

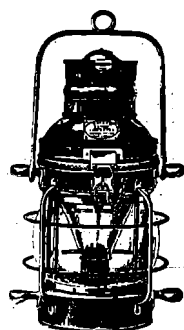
Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne
Nr. 102.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marselles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, København«, 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 omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Marts 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slangar af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila - Wirerope
 Redningskrands og
 Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej. Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

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



☞ Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 evropæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 7, Møz.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601
• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •	

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

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

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

**Københavns Uddampnings- og
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS
 JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler, og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

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



TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBHAVN.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
 Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, 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.

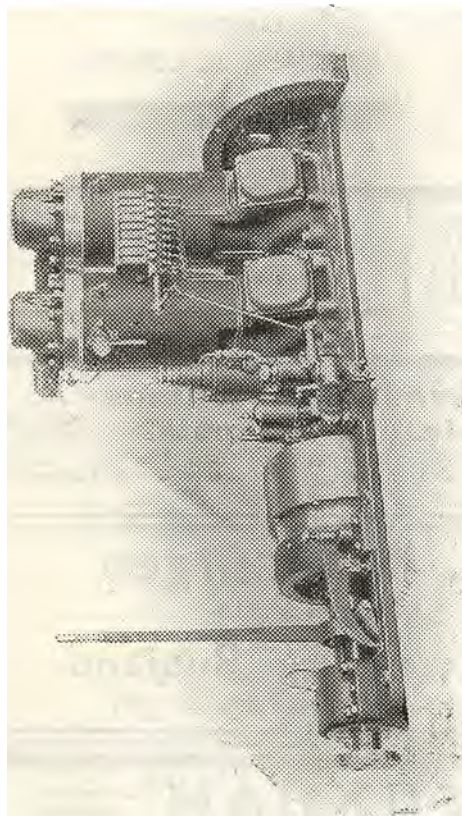
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.



„SKANDIA“ („Lysekilmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raollemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftssikker.

Prøvetid. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: JAKOB GUNNLOGSSON, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 3533.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjorch-Jensens.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



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



En ung Mand ønsker Ansættelse i en Befragtnings-Foretning som Lærling. Billet nrk. N. 372 bedes indleveret til „Dansk Søfartstidende“s Ekspedition.

Lastfartøj.

Mindre Damper eller Sejlfartøj med Hjælpe-motor, anvendelig til Østersøfart, med et Lastrum af ca. 50 Kb-Meter og med Plads til Køleindretning, søges straks, eventuelt til Leje.

Tilbud med Beskrivelse og øvrige Oplysninger modtages af Sagfører Gregers Eskesen, Gl. Torv 8, Telefon Central 3550.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

Cuprinol

— bedste Impræneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 27. Marts 1913.

Vi har modtaget følgende:

Sikkerheden til Søs. I Anledning af Le Comité Maritime's internationale Møde i Kjøbenhavn i Maj Maaned d. A. udbeder jeg mig Plads i *Dansk Søfartstidende* for følgende Forslag, der tilsigter saavidt mulig at forebygge Ulykkestilfælde paa Søen og at afhjælpe saadanne, hvis de indtræffer.

Med den store Titanic-Katastrofe i Erindring vil man mindes, at et Dampskib saa dette Skibs Raketter, uden dog at komme det til Hjælp, idet det ikke ansaa disse Raketter for Faresignaler. Mit Forslag er derfor, at under slige Forhold, hvor et Skib er stedt i Nød, skal der kun benyttes grønne Raketter eller Raketter med grønt Blus, som saa skal findes i ethvert Skib. Dette begrundes jeg med, at man jo nu bruger at lægge en grøn Vager eller Bøje ud, for at betegne hvor der ligger et Vrag, at en Gasbøje, hvor en saadan benyttes, giver grønt Blink, og at et Vrag-Fyrskib har grønne Farver, hvoraf man vil se at Grønt varslers Fare. Men naar grønne Raketter eller grønt Blus bliver obligatorisk som Faresignal, er det underforstået, at disse Raketter eller Blus kun maa benyttes, hvor der er Fare og ønskes Hjælp, saaledes at Misforstaaelser ganske kan undgaaes.

Med Hensyn til et andet vigtigt Spørgsmaal tror jeg ikke, at jeg tager meget Fejl, naar jeg siger, at Aarsagen til at saa mange Dampere gaar til Bunds i aaben Sø er den, at Lugerne bliver slaet ned af den vældige Vandmasse, som en saakaldt forkert Sø indeholder. »Volmer's sørgelige Forlis er jo et af de sidste Eksempler paa en saadan Ulykke, foruden de mange andre Baade, man har læst og hørt fortælle om, at de ogsaa er gaaet til Bunds. Spørgsmaalet drejer sig derfor om, hvad der mulig kan foretages for at gøre Lugerne mere modstandsdygtige, og derved forebygge Tab af mange Menneskeliv og store Kapitaler. Som Lugerne nu er indrettet i de fleste moderne Lastedampere, bestaar Lugekarmen med Luger jo af en stor vandret Flade, hævet tre á fire Fod over Dækket, som ved en svær faldende Sø bliver udsat for en pludselig vældig Vægtprøve. Jeg har derfor tænkt mig, om der ikke for ny Baades Vedkommende kunde bygges to Luger, én i hver Side, i Stedet for som nu at have én stor, bred Luge i Midten.

Tænker man sig et Skib med 30 Fods Bredde er Lugekarmens Bredde som Regel 14 Fod, med Resten som Dæksplads paa begge Sider. I en Baad med denne Bredde tænker jeg mig nu samme saaledes inddelt fra Skibssiden: 4 Fod frit Dæk, derefter en 7 Fods Lugekarm, saa 7 Fods frit Dæk, derefter atter en 7 Fods Lugekarm og endelig 4 Fod frit Dæk. Disse to 7 Fods Lugekarne skulde falde skraat fra hver sin Side indad imod Skibets Midte. Gjorde man f. Eks. Lugekarmenes Inderhøjde 3 Fod og deres Yderhøjde 5 Fod, vilde man have to Fods Fald paa syv Fods Bredde for hver af Lugerne, hvilket vilde bevirke, at en Sø, der brød ind over Lønningen fra den ene eller den anden Side, i Stedet for at træffe en stor, vandret Flade, vilde træffe en mindre, skraa Flade, og derfor ikke saa let formaar at slaa Lugerne ned.

To saadanne Lugekarne vil sikkert tillige kunne bevirke hurtig Løsning, Lastning og Trimming, foruden at man for Agterdækkets Vedkommende kunde benytte Rummet midtskibs mellem Lugekarmene til Vandballast i daarligt Vejr, naar Skibet er i Ballast. En saadan Foranstaltning vil sikkert ikke svække Skibets Soliditet, og naar den var belignet ved Tødens Bygning, vilde Omkostningerne derved næppe blive større.

Om hvorvidt det er praktisk at have Lang- og Tværskibsbomme over Lugerne, er der jo delte Meninger. Spørgsmaalet fandt maaske lettest sin Løsning, hvis man udsendte Spørgeskemaer desangaaende, og saa, hvis der viste sig at være Stemning for Bommene, gjorde disse obligatoriske og underkastet Kontrol ved det aarlige Eftersyn.

De fleste Dampere fører nu to Toplanter, hvad der tilfulde har godtgjort sin Eksistensberettigelse i Praksis, dog gives der endnu en Del Baade, som kun fører en Toplanterne. For den Dampers Vedkommende, der fører to Toplanter, oplages imidlertid meget lettere den mindste Forandring af Kursen end for den, som kun fører én, hvortil kommer, at hvis den ene skulde gaa ud for den som fører to, saa har den dog én Toplanterne brændende, hvorimod den der kun fører én, i et saadant Tilfælde sejler videre med Sejlskibs-Lanterneføring, til Fare for sig selv og andre. Det forekommer mig derfor, at Tiden nu maa være inde, til at gøre to Toplanter obligatorisk for enhver søgaaende Dampere, til Fremme af Sikkerheden paa Søen.

Jeg ønsker gerne her tillige at benytte Lejligheden til at slaa til Lyd for, at der i enhver Dampere bliver op hængt en Plakat i Messen og i hvert Lukaf, indeholdende Oplysning om, til hvilken Redningsbaad hver især af Besætningen hører. For Eks., at Styrbords Vagt hører til Styrbords Redningsbaad og Bagbords Vagt til Bagbords Redningsbaad, med Maskinvagterne i Tilslutning til den Styrmand de er paa Vagt med, og Restaurationspersonalet ligeligt fordelt til begge. Saadanne Plakater findes vistnok i Det forenede Dampskibsselskabs Baade. Man kunde saa tænke sig, at de samme Personer deltog i hver sin Baads Udsætningsmanøvrer mindst to Gange om Aaret.

En farende Skibsfører.

Den svenske Handelsflaades Bruttofragter i 1911. I Følge den svenske Presse udgjorde de af svenske Handelsskibe i Aaret 1911 i Fart paa Udlandet opsejlede Bruttofragter et samlet Beløb af Kr. 94,973,646, hvoraf faldt paa Farten mellem svenske og udenlandske Havne Kr. 55,242,795 og paa Farten mellem udelukkende udenlandske Havne Kr. 39,730,851. I 1910 var de tilsvarende Tal Kr. 87,393,598, Kr. 52,112,377 og Kr. 35,282,181.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Balkan krigen. Fra Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at Chefen for den græske Eskadre i det Joniske Hav har udstrakt Blokaden af Kysten til Byen Durazzo. Den blokerede Kyststrækning, der ikke omfatter Byen Durazzo, er herefter beliggende mellem 39° og 41° 12' N. Br.

Druknet. Esbjerg, 17. Marts. Under Dampskibet »Neros« Sejlskib fra Esbjerg til Island, skuldedes den 13. ds. 2. Styrmand, Anders Søberg, hjemmehørende i Esbjerg, over Bord og druknede. Han efterlader Hustru og et Barn. Dampskibet, der tilhører Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, har lidt en Del Havari.

(Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Grækenland: Den Karantæne, der var paalagt Skibe, kommende fra Samsun og Trapezunt, er blevet ophævet.

Sejlskibet paa Sundsvall. Mæglerfirmaet Emil Bredenberg i Sundsvall meddeler os, at man kan vente den derværende Havn med omliggende Lastepladser genaabnet omkring Midten af April, og øvre Alnösund c. 8 Dage senere.

Skoleskibet »Viking« er den 19. ds. ankommet til Aarhus. Alt vel om Bord.

Meteorologisk Institut meddeler:
Telegram fra Siglufjord den 24. Marts:
3. Isskøser 3 Mil NØ. for Siglunes. Enkelte Isskøser ved Melrakka og Kap Nord.

Is melding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 25. Marts.

Svenske Farvande.
Sundsvall. Skibsfarten helt lukket.
Hudiksvall. Skibsfarten helt lukket.
Gefle. Søer: isfri. Reden: tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.
Ørskær. Søen og Grepen: isfri.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1912.

16de Driftsaar.

(Fortsat.)

Gøvinst- og Tabs-Konto ultimo 1912.

Avance paa Handelen	Kr. 1,641,023.19
Indsejlede Fragter og Passagerpenge	- 11,092,376.35
Udbytte i fremmede Selskaber	- 1,025,015.03
Avance hos Filialerne	- 1,621,290.90
Refunderet Skat	- 95,773.01
Overført fra forrige Aar	- 340,810.80

Kr. 15,816,289.28

Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, London Kontoret og Filialerne.

Gager	Kr. 816,564.32
Husleje, Porto, Bøger, Kontorkvisitter etc.	- 194,830.60
Diverse Udgifter	- 231,148.09
Dampbaadene etc. ved Filialerne og diverse Udgifter ved Skibene	- 75,473.35
Skatter	- 80,932.00
1/8 pCt. Afgift ved Salg af Skibe	- 20,498.29

Kr. 1,419,446.65

Ruteskibene. Udgifter. Kul og Olje	Kr. 2,001,187.05
Hyre og Proviant	- 1,114,616.18
Suezkanal- og Havneafgift	- 1,263,685.35
Konsulatsafgift	- 16,648.41
Lødspenget og Bugsering	- 219,447.04
Lastning og Losning	- 1,112,526.44
Klassifikationer, Reparationer, Rekvisitter og Vedligeholdelse	- 486,719.86
Leje af fremmede Dampskibe	- 825,580.53
Agentprovision	- 529,098.68
Assurance	- 523,945.54
Transitfragt, Konferenc-Rabat og Erstatninger	- 755,203.04
Telegrammer, Annoncer og diverse Udgifter	- 110,368.53

- 8,959,026.65

Kr. 10,378,473.30 Kr. 15,816,289.28

Rente Konto - 325,909.85 - 10,704,383.15

Kr. 5,111,906.13

Afskrivninger.

Paa Skibene etc.	Kr. 960,975.50
- Kontorbygninger samt Inventar her og i London	- 28,746.46
Hos Filialerne, paa Dampbaadene, Savmøllerne etc.	166,155.30 - 1,155,877.26

Kr. 3,956,028.87

Udbytte til Aktionærerne.	
5 pCt. af Kr. 25,000,000	Kr. 1,250,000.00
	Kr. 2,706,028.87

Tantiømer.

Til Bestyrelsesraadet 5 pCt.	Kr. 118,260.90
- Direktionen 10 pCt.	- 236,521.80
- Funktionærerne 5 pCt.	- 118,260.90
	Kr. 2,232,985.27

Reservefonden.

Henlagt	- 1,000,000.00
	Kr. 1,232,985.27

Pensionsfonden.

Henlagt ekstraordinært	- 80,000.00
	Kr. 1,152,985.27

Yderligere Udbytte til Aktionærerne.	
3 pCt. af Kr. 25,000,000	- 750,000.00

Overført til næste Aar	Kr. 402,985.27
------------------------	----------------

Kompagniets Status ultimo 1912.

Aktiver.

Teak- og Varelager i Kjøbenhavn	Kr. 1,002,643.54
- - - i fremmede Havne	- 2,025,824.87
Diverse Ladninger Sojabønner, dels svømmende dels rede til Afskibning	- 4,271,039.20
Skibenes bogførte Værdi	- 12,073,601.50
Nybygnings Konto	- 1,593,286.62
Lægtermateriel	- 448,991.66
Diverse Debitorer	- 9,820,465.59
Kasse Konto	- 11,319.22
Tilgodehavende hos diverse Banker	- 6,769,025.37
Filialer og Agenturer	- 8,685,598.14
Kontorbygningerne paa Gl. Holm og i Frihavnen samt Inventar her og i London	- 994,900.43
Kapital i fremmede Selskaber	- 7,730,496.79
Skibenes løbende Rejser	- 191,327.22
Resttilgodehavende i Dampskibe solgt til Udlandet.	- 3,052,520.00

Kr. 58,671,040.15

Passiver.

Kapital Konto	Kr. 25,000,000.00
Reservefond	Kr. 6,750,000.00
henlagt for 1912	- 1,000,000.00
	- 7,750,000.00
Pensionsfond	Kr. 400,000.00
+ 5 pCt. Rente i 1 Aar	- 20,000.00
Henlagt ekstraordinært	- 80,000.00
	- 500,000.00
Partialobligationer:	
5 pCt. Obligationer 1905	Kr. 3,500,000.00
- udtrukket pr. 1. Oktbr. 1912	- 250,000.00
	Kr. 3,250,000.00
5 pCt. Obligationer 1909	- 5,000,000.00
	- 8,250,000.00
Rembours Konti	- 9,374,362.81
Rente Konto 1913:	
3 Mdr.s Rente af Kr. 3,250,000.00	Kr. 40,625.00
5 - - - - 5,000,000.00	- 104,166.67
	- 144,791.67
Akcepterede Veksler	- 1,103,281.47
Diverse Kreditorer	- 3,672,575.33
Tantiømer	- 473,043.60
Udbytte for 1912	- 2,000,000.00
Overskud overført til næste Aar	- 402,985.27

Kr. 58,671,040.15

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Medens det nordamerikanske Marked stadig ligger særdeles fast, navnlig pr. Marts og April, for hvilke Terminer Tonnage er knap, maa alle øvrige Markeder nær-

mest karakteriseres som mere eller mindre matte i Øjeblikket, men der er dog ikke indtraadt nævneværdig Nedgang i den sidst forløbne Uge. De daarligste Markeder er ubestrideligt Sortehavet og Middelhavet, som det gennemgaaende er vanskeligt for Skibene at slippe ud af uden Tab. For La Platas Vedkommende er at bemærke, at der vistnok er en Mængde Varer af skibe i Løbet af de nærmeste Maanedes, og saalænge som Kulfragterne ud fra Wales holder sig paa 15/ à 16/ og Hjemfragterne er over 20/, saaledes som for Tiden, er der smukke Fortjenester for Skibene paa disse Kanter. Østen synes nærmest at forholde sig afventende og slutter kun for de prompteste Ordre. Kulfragterne er vistnok ifærd med at bedre sig igen i alle Retninger: i hvert Fald ligger der ad Middelhavet til lidt bedre de sidste Dage end i forrige Uge. — Østersøen er stadig ret livløs pr. prompt, men der noteres en Mængde Laster til gode Rater pr. f. o. w. og senere ligeledes fra Hvidehavet, og Rederne venter almindeligvis en god Sæson. Der sluttedes i Ugens Løb som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Ris fra Birma 25/ Aleksandria 28/6 Triest 30/ Moss/Kristiania 26/3 Hamburg. Palmekærner fra Madras Kysten 31/3 Marseille (Dellast uafskallede 52/3) ÷ 5 pCt. Fra Kurrachee efter almindelig Skala 17/9 «net terms». 18/3 (÷ 2 pCt.) til udsøgt Havn pr. Maj—Juni. Erts Port Pirie/Antwerpen 35/ pr. Marts, 32/6 pr. Juli—August. Hvede fra Frimandle til U. K. eller Kontinentet 34/6. Frankrig 1/ ekstra pr. April.

Sortehavet etc. Korn. Odessa eller Novorossisk 8/ à 8/6 til udsøgt Havn. 8/9 à 9/ Weseren eller Hamburg. Sulina 8/ à 8/3 til Antwerpen eller Rotterdam. Fres. 12 1/2 Vestitalien. Alt pr. prompt. — Fra Taganrog 10/3 Rotterdam. 10/6 Weseren. 10/9 Hamburg pr. Marts—April. Erts Nikolajeff/Middlesbro eller West Harlepool 8/6 med 1,500 Tons daglig Lastning. 600 Tons Losning. 8/ Rotterdam. 2,000 Tons daglig Lastning og Losning. (5,000).

Middelhavet. Erts. Algier/Rotterdam 4/7 1/2 (3,000). Karthage/Rotterdam 4/10 1/2 à 5/. Glasgow 6/1 1/2. Porman/Rotterdam 5/1 1/2, alt pr. prompt og med fri Despatch. — Fosfat Sfax/Stettin (Glienen/Grabow) 7/6 (4,200) pr. Marts. Tunis/Nantes eller Chantenay 7/ (3,200) pr. Marts. — Sall. Trapani/Island (to Havne) 17/ (1,250). — Erts fra Huelva 8/ Fiume (3,000). 9/3 à 9/4 1/2 nordlig Havn U. S., alt pr. Tinto terms. Bilbao/Cardiff 4/7 1/2, Newport River 4/9. Rotterdam 4/10 1/2. 4/9 à 5/ Middlesbro. 5/ Glasgow. Alle pr. prompt.

Nordamerika. Planker, Bay of Foundy til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 55/ (to Rejser). 53/9 à 55/ fra St. John. For tungt Korn fra nordlig Havn 2/9 til Avonmouth eller Rotterdam, 3/1 1/2 Kjøbenhavn pr. Marts—April—Maj, 2/8 1/4 Avonmouth eller Rotterdam pr. Juni. — Kasseolje fra New York eller Filadelfia 30 à 30 1/2 Cents til Kina (to Lossehavne), 31 Cents Japan (to Lossehavne). Kul Norfolk/La Plata 19/6. Virginia/Rio Janeiro 20/3. — Tømmer fra Golfen 130/ Vestitalien én Havn, 132/6 to Havne. Paa Netto Charter fra Galveston 18/ Liverpool, Bremen. Rotterdam eller Antwerpen. 18/6 Hamburg, pr. April. — Paa Timecharter 6/ Dødvægt fra for Vestindien-Fart, Levering Cuba. 9/ Levering nordlig U. S. Havn, Tilbagelevering denne Side via Golfen.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata 21/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), U. K. eller Kontinentet. 22/ Vestitalien. Basis én Lossehavn, 23/ Sverig. Basis én Lossehavn, i sidstnævnte to Tilfælde 6 d. ekstra for hver yderligere Lossehavn, alle pr. Marts. Fra San Lorenzo Grænsen 21/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) U. K. eller Kontinentet, pr. Marts—20. April. — Bahia Blanca betalte 22/ til Antwerpen eller Rotterdam pr. ganske prompt.

Østersøen. Fra Libau eller Windau 9 d. Havrebasis Rotterdam, 10 1/2 d. London, 1/1 1/2 Rouen. Trælaster pr. prompt knappe. For Sukker fra de tyske Havne noteres c. 5/ London, c. 7/ Liverpool eller Greenock. Fra Königsberg 1/1 1/2 Hvedebasis til Rotterdam. Pr. f. o. w.

er betalt Gefle (to Pladser)/London 27/ D. B. B. (1,000), Söderhamn/London 29/6 (600), Stugsund/Ghent Fres. 40 1/2 (450), god Ladningskomposition, Fres. 50 1/2 Staver Lovisa/Ghent. Fra Archangel betalles pr. f. o. w. 52/6 D. B. B. til Cardiff (700), 57/6 Bristol (680).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/9 à 6/ Kronstadt pr. f. o. w., 6/ à 6/1 1/2 for Rejser over Sæsonen, 5/3 Kiel (1,600), 6/3 Mariager (1,200), 5/6 Odense (900), 8/9 Marseille, 9/1 1/2 Savona, 9/6 Port Said (6.600). — Fra Firth of Forth 6/ à 6/3 Libau, 5/4 1/2 Neustadt (1,500), 5/9 Slesvig (1,350), 4/9 Aalborg (1,800), 9/3 Genua, Savona eller Livorno. Fra Cardiff eller Newport 7/3 Lissabon (1,800), 8/ Sevilla (2,000), Fres. 10 à 10 1/2 Algier, 10 1/2 à 10 3/4 Manilla, 9/3 Genua, 11/6 Venedig, 8/6 Malta, 10/9 à 11/ Port Said, 13/ Colombo, 13/6 Bombay, 9/ Madeira eller Las Palmas, 9/9 St. Vincent, 12/6 Sierra Leone, 15/ Montevideo, 15/6 River Plate, 17/3 Santa Fe.

Skrevet den 18. Marts 1913.

Paa Grund af Paaskehelligdagene har der i den forløbne Uge kun været sluttet meget lidt, og medens disse Linier skrives er det vanskeligt at faa et nøjagtigt Overblik over Forholdene paa Fragtmarkedet, da Helligdagene knap er til Ende, men taget i store Træk maa det siges, at Markederne gennemgaaende ikke viser nævneværdige Forandringer. Kulfragterne tenderer nærmest bedre i alle Retninger, flere af de hjemgaaende Markeder ligeledes, hvorimod enkelte som Sortehavet og Østen ligger lidt svagere. I vor næste Beretning skal vi give en Oversigt over de forskellige Markeder tilligemed en Angivelse af de sidst betalte Fragter.

Skrevet den 25. Marts 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsværig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet vedvarende mat fra aabne Havne, saa at det er vanskeligt at placere til Fragtrater, som kan lønne sig, og flere Redere foretrækker at afvente Vandaabning i Sydbotten.

Danmark har ganske enkelte Kornlaster, medens Tyskland er tom i denne Vare. Sydsverig har enkelte Havrelaster, men til Havne som Rederne i Almindelighed ikke reflekterer paa. Østnorge har kun lave Rater af tilbyde saavel for Træ-, Is- og Feldspath-Fragter.

Udfragterne fra Bottenhavene for senere Afskibning holder sig uforandrede, men der slutes kun faa Fragter.

Returfragter Vest fra er kun faa og Raterne lavere c. £. 8 pr. Keel Kul til danske og tyske Havne, og det samme Forhold er til Stede for Clay, medens Foderstoflaster mangler.

Havarier og Forlis.

Fortuna, Skonnert, grundstødt paa Vresen, er af Svitser bragt flot og ind til Nyborg.

Nordlyset, dansk Motorskonnert, er den 15. ds. strandet ved Vestmanerne og løbet fuld af Vand. Svitser assisterer.

Skinfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 17. ds. paa Grund ved Fejø, men kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Jens, Skonnert af Thura, kom den 18. ds. paa Rejsen til Søby med en Ladning Kul paa Grund udenfor Søby. Svitser assisterer.

Argo, 3/m. Skonnert af Marstal, er den 19. ds. paa Rejsen fra Dover til Lissabon returneret til Dover med Skade paa Rigningen. **Esbern Snare**, Dpsk., tilhørende D. F. D. S., er ankommet hertil med Maskinskade; skal reparere.

Königsan, Dpsk. af Flensborg, er indkommet hertil for at reparere. Skibet har i Isen i Østersøen slaaet Skruebladene af.

Esbjerg, Dpsk., tilhørende D. F. D. S., har ved Falsterbo brækket Skrueakslen og er indbragt hertil for Reparation.

Palma, Galease af Rodvig, er den 19. ds. strandet ved Rønne. Kaptajnen og Bedstemanden blev skyllet over Bord og drukkede. Trediemanden blev reddet i Land ved Line.



Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt Damperen »Thor«, tilhørende Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, til Flodeimportør Fritz Baum, Stettin, for Kr. 45.000.

Skibet har hidindtil gaaet i Post- og Passagerfart mellem Kjøbenhavn og Rønne, og skal nu anvendes til Transport af Flode mellem Ystad og Stettin.

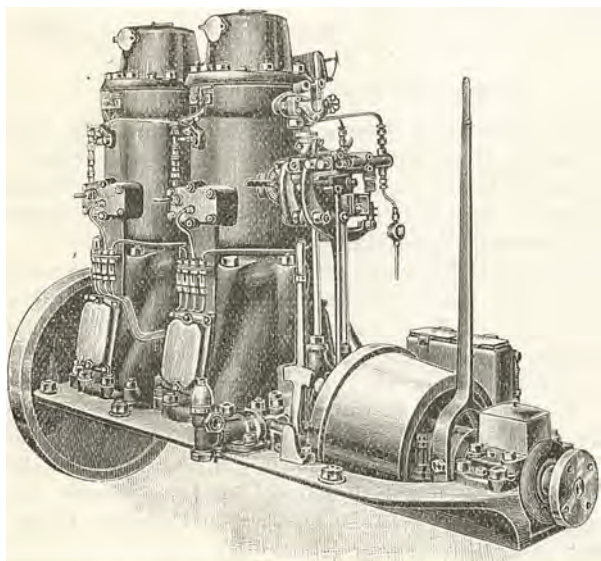
Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 4. April d. A., Kl. 1. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden. Desuden foreligger fra Bestyrelsen Forslag om Ændring af Lovenes §§ 8 og 9.

Kjøbenhavn, den 13. Marts 1913.

Bestyrelsen.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestere.

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



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Dunkerque 25./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Ant-
werpen 24./3. — Algarve, Borries, ank. Cete 25./3. — Anglo
Dane, Pape, ank. Trondhjem 25./3. — A. N. Hansen, Sørensen,
ank. Dunkerque 24./3. — Antwerpen, Madsen, afg. Reval 25./3.
— Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 13./3. — Arno, Fischer,
ank. hertil 16./3. — Aurora, Gommesen, ank. Reval 20./3.
Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Libau 23./3. — Beira,
Mortensen, afg. Algier 17./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg.
Kristianssand 25./3. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. Reval
19./3. — Christian IX, Holm, ank. London 24./3. — Chri-
stiansund, Andresen, ank. Stettin 26./3. — Dagmar, Muel-
ler, ank. Antwerpen 23./3. — Dania, Ørsted, ank. Kristiania 21./3.
— Ebro, Lunge, ank. Riga 20./3. — Florida, Andersen, ank.
17./3. — Garonne, Kromann, ank. Cuxhaven 18./3. — Hellig
Olav, Holst, ank. hertil 26./3. — Hengest, Munk, afg. herfra
25./3. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 20./3. — I. C. Jaco-
sem, Petersen, afg. Messina 25./3. — Jolantha, Kyllesbeck, ank.
Antwerpen 24./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 24./3. —
Kentucky, Andresen, ank. hertil 19./3. — Kiev, Tonnesen,
ank. hertil 22./3. — Loire, Craignou, afg. herfra 24./3. —
Louise, Larsen, ank. Danzig 24./3. — Louisiana, Jon Jøsen,
afg. Newcastle 14./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. New York
17./3. — Minsk, Harder, ank. Porto Vecchio 20./3. — Nicolai
II, Jørgensen, ank. Cardiff 25./3. — Nordjylland, Søberg,
afg. herfra 25./3. — O. B. Suhr, Frisvold, ank. hertil 15./3. —
Omsk, Jacobsen, ank. Hull 21./3. — Osear II, Hempel, ank.
New York 21./3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia
22./3. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 20./3. — Pregel, Iversen,
ank. Antwerpen 25./3. — Saga, Hansen, ank. hertil 23./3. —
Saxo, Mueller, ank. Antwerpen 21./3. — Seine, Le Dizes, ank.
Dunkerque 24./3. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 19./3.
— Thyra, Dam, pass. Brunshüttel 24./3. — Tiber, Bech, afg.
Lissabon 24./3. — Tomsk, Wiberg, ank. Swansea 21./3. — Tula,
Therkildsen, afg. Kartagena 25./3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. London 23./3. — Ana-
lienborg ank. Windau 19./3. — Brattingsborg afg. La
Plata 21./3. — Børglum ank. Mobile 23./3. — Dansborg
pass. Holtenau 22./3. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 23./3. —
Esrom pass. Cape Spartel 15./3. — Flynderborg ank. Dram-
men 23./3. — Frederiksborg ank. Huelva 20./3. — Guld-
borg ank. Kjøbenhavn 20./3. — Gurra ank. Filadelfia 20./3. —
Hammershus ank. East London 13./3. — Harrildsborg
pass. Kjøbenhavn 23./3. — Hundborg ank. Korsør 24./3. — Ho-
neborg ank. Ghent 24./3. — Jelling ank. Caimanera 24./3. —
Jomsborg pass. Kjøbenhavn 22./3. — Jungshoved ank. Ant-
werpen 24./3. — Jægersborg ank. Huelva 22./3. — Kal-
lundborg ank. Cardiff 22./3. — Kalø ank. Madeira 19./3. —
Klampenborg pass. Portland 23./3. — Kronborg pass. Las
Palmas 13./3. — Lejre pass. Gibraltar 16./3. — Marselis-
borg pass. Ushant 24./3. — Næsborg ank. Kjøbenhavn 24./3.
— Randselborg pass. Sagres 21./3. — Silkeborg pass.
Hirtshals 23./3. — Skanderborg pass. Dungeness 22./3. —
Skjoldborg ank. Newport 24./3. — Skodsborg ank. Barry
14./3. — Spigerborg ank. Libau 23./3. — Stegelborg ank.
Cardiff 17./3. — Stjerneborg ank. Port Talbot 18./3. — So-
borg ank. Liverpool 21./3. — Taarnborg ank. Korsør 22./3. —
Ulfsborg ank. Spezia 22./3. — Uranienborg afg. Tenerife
18./3. — Vordingborg ank. Hull 20./3. — Ørkild ank.
Braila 20./3.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tunis 24./3. — Mar-
tha, Christensen, afg. Swansea 22./3. — Elna, Rathje, afg. Seaham
14./3. — Therese, Pedersen, ank. Aberdeen 18./3. — Harriet,
Larsen, ank. Swansea 21./3. — Dagny, Therkildsen, ank. Hey-
sham 21./3. — Simone, Møller, ank. Oporto 21./3. — Jeanne,
Olsen, ank. Monaco 22./3. — Vera, Risø, afg. Dunston 15./3. —
Daisy, Jørgensen, afg. Oran 22./3. — Anniie, Leth, ank.
Swansea 19./3. — Kamma, Løffler, ank. Burntisland 24./3. —
Betty, Lagesen, afg. Swansea 20./3.

Vesterhavet. Ulla, Hansen, afg. Burriana 23./3. til Hamburg.
— Karla, Nielsen, pass. Holtenau 23./3. for Rouen. — Hebe,
Gregersen, afg. Bremen 22./3. til Hamburg. — Ellen, Hansen, ank.
Hamburg 22./3. — Nordsøen, Gram, afg. Kjøbenhavn 22./3. til
Newcastle. — Nautik, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 21./3. — Marie,
Nielsen, ank. Antwerpen 20./3. — Cito, Jepsen, ank. Valencia 20./3.

— Laura, Lund, pass. Gibraltar 19./3. for Hamburg. — Bodil, Jensen, pass. Coreubion 18./3. for St. Nazaire. — Nora, Lauritsen, pass. Gibraltar 25./3. for London. — Dagmar, Skou, pass. Brixham 25./3. for Rabat. — Nerma, Degn, ank. Hamburg 24./3. — Polly, Mathiasen, ank. Antwerpen 24./3. — Fylla, Brinch, ank. Goole 24./3. — Olga, Christensen, afg. Cadix 24./3. til Castellon. — Nancy, Pedersen, ank. Methil 24./3. — Johanne, Thøgersen, ank. Cartagena 24./3. — Rigmor, Ukdall, ank. Eshjerg 23./3. — Gerda, Iversen, ank. Seydisfjord 18./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 12./2. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 17./3. til Liverpool. Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Liverpool 21./3. til Methil. — Russ, Petersen, afg. San Lorenzo 28./2. til Gøteborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Nørresundby 20./2. til Buenos Aires. — Excellence Pløske, Tannebek, ank. Newcastle 18./3. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 5./3. til Stockholm. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Santa Fe 15./2. til Amsterdam. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rosario 26./2. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Åhus 16./3. — Nawa, Dahl, afg. Bahía Blanca 7./3. til Gøteborg.

Det asiatiske Kompagni. Bintang ank. Port Said 20./3. udg. — Samui afg. Singapore 20./3. udg. — Bandon ank. Kjøbenhavn 22./3. — Pangan afg. Penang 24./3. udg. — Jutlandia ank. Bangkok 10./3. udg. — Selandia afg. Port Said 20./3. hjemg. — Indien afg. Singapore 25./3. udg. — Tranquebar afg. Hongkong 22./3. hjemg. — Cathay pass. Dungeness 24./3. udg. — Chumpon ank. Bumbury 15./3. hjemg. — Kina afg. Teneriffe 21./3. udg. — Arabien ank. Newport 23./3. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23./3. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 22./3. udg. — St. Jan ank. London 21./3. hjemg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Bathurst 17./3. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Batoum 24./3. — Paris, Tbolander, ank. Hull 22./3. — Bryssel, Kaas, ank. Königsberg 22./3.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Norfolk 22./3. til Barbados. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Santos 19./3. til Santa Fe. — Roma, v. Thun, ank. Manchester 22./3.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Bremen 18./3. — Nelly, Clausen, afg. Rufisque 25./3. til Marseille. — Fanny, Duhu, ank. Cardiff 18./3. — Lilly, Sørensen, pass. Algier 21./3. til San Nicolas. — Alexy, Sørensen, ank. Mariager 21./3. — Dagny, Clausen, ank. Lübeck 22./3. — Mary, Sørensen, ank. Norrköping 25./3.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 24./3. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, ank. West Hartlepool 23./3. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Burntisland 22./3. til Gjedser.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Matanzas 23./3.

Nordseen. Nordland, Larsen, pass. Dover 23./3. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Hamburg 23./3. — Holland, Poulsen, afg. Grimsby 24./3. — England, Andersen, ank. Assens 22./3.

Dansk Rederiaktieselskab. Nordpol, Holst, ank. Pillau 22./3.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 13./3. — Europa, Hansen, ank. Newport 21./3. — Frankrig, Friis, afg. Las Palmas 27./3. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 6./3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Ardrossan 18./3. — Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 25./3.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Methil 24./3.

Orion. Erik, Hansen, ank. Burntisland 24./3.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Neapel 21./3. — Sara, Jensen, ank. Aarhus 16./3. — Helene, Sørensen, afg. Burntisland 21./3. — Ragnild, Schultz, afg. Stax 13./3. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 18./3. — Sjælland, Svarrer, ank. Wear 18./3. — Estrid, Hansen, ank. Bandholm 18./3. — Agnete, Dam, ank. Hartlepool 19./3. — Gunhild, Hansen, ank. Randers 21./3. — Hermia, Farup, ank. Kolding 23./3. — Alice, Jørgensen, ank. Rotterdam 21./3.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff ank. Sevilla 19./3.

Rødby Havn. Freja ank. West Hartlepool 24./3.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Karrebaksmunde 17./3. — Energi, Jensen, ank. Nakskov 21./3. — Enigheden, Jensen, ank. Kings Lynn 21./3.

Sejlskibe.

Rønne. Sigurd, Kofod, ank. Rønne 25./3. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 25./3. — Kastor, Møller, ank. Swinemünde 25./3. — Proven, Olsen, ank. Aarhus 25./3.

Æro. Norma, Jørgensen, pass. Spatel 7./3. p. R. t. Ferdinandina. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kjøbenhavns Red 15./3. — Apollo, Albertsen, ank. Larvik 15./3. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 16./3. — Skirner, Rasmussen, ank. Setubal 16./3. — Malfridur, Hansen, ank. Åhus 17./3. — Minde, Rasmussen, ank. Karlshamn 15./3. — Phønix, Christensen, ank. Farsund 18./3. — Anna, Hansen, ank. Ekesund 17./3. — Herkules, Bager, ank. Aarhus 18./3. — Dana, Boye, afg. Konakry 18./3. til Ferdinandina. — R. Fabricius, Hansen, ank. North Shields 18./3. — Norden, Rasmussen, ank. Sunderland 19./3. — Scandia, Fabricius, ank. London 20./3. — Albertta, Kromann, afg. Courselles 21./3. — Saga, Olsen, ank. Casablanca 21./3. — Adele, Weber, ank. Kjøbenhavn 21./3. — Bertha, Madsen, ank. Helsingborg 21./3. — Hermod, Dreimann, afg. Fowey 17./3. til Gøteborg. — Iugolf, Olsen, afg. Setubal 18./3. til Malma. — Mary, Andersen, ank. Lysekil 22./3. — Hekla, Hermausen, ank. Gøteborg 22./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. Marts 1913. — Det asiatiske Kompagni. (Fortsat.) — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

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

Laboratorium:

Bopæl:

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

Telefon 6031. Telegramadr.: „BAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-
skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — 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>	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegode og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	<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>	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 310. Sumatra, West Coast—Batu Islands, Sigata—Light established. Position. On easternmost summit of island (390 feet). Lat. $0^{\circ} 8\frac{1}{4}'$ S., long. $98^{\circ} 11\frac{1}{2}'$ E., on chart No. 2760. Abridged description. Lt. Fl., vis. 27 m. Details: Character. A flashing white light. Elevation. Not stated. Visibility. 27 miles. Structure. Description not given. (Notice No. 310 of 1913, dated 10th March.)

Charts affected. No. 2760, Aceh head to Chingkuak bay. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 77. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 374.

No. 320. Philippine Islands, Luzon—Manila Bay. Sangley point—New light established. Position. At a distance of about 150 feet, in the direction of the extremity of the point, from the position of the former light. Lat. $14^{\circ} 29\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 54\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Occ., ev. 10 sec., 43 ft., vis. 11 m. Details. Character. An occulting white light every ten seconds, showing thus:

Light.	eclipse.
7 secs.	3 secs.

Elevation. 43 feet. Visibility. 11 miles. Structure. Iron framework. Remarks. The former light on Sangley point has been discontinued, and the limits of its arc of visibility erased from the charts. (Notice No. 320 of 1913, dated 11th March.)

Charts affected. Nr. 3487, Manila and Kavite anchorages. No. 976, Manila bay. No. 2577, St. Bernardino strait to Mindoro strait. No. 2661 b, China sea, northern portion. No. 943, Molucca passage to Manila. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 685. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, page 226.

No. 323. Japan—Yezo, West Coast. Yangishiri jima—Light established. Position. On Tatsumi zaki. Lat. $44^{\circ} 25' 52''$ N., long. $141^{\circ} 25' 15''$ E., on chart No. 3200. Abridged description. Lt. (Sp. Fl. (4)), ev. 30 sec., 165 ft., vis. 19 m. Details: Character. A group flashing white light showing a group of four flashes every thirty seconds, thus:—

Four flashes,	eclipse.
20 secs.	10 secs.

Elevation. 165 feet. Visibility. 19 miles, from 183° (S. 9th W. Mag.), through west, north, and east, to 91° (S. 83rd E. Mag.); between 183° (S. 9th W. Mag.) and 192° (S. 18th W. Mag.), the light is partially obscured when within 7 miles from it. Order. 4th. Power. 18,000 candles. Structure. White octagonal tower, 36 feet in height to centre of lantern. Variation. 6^o W. (Notice No. 323 of 1913, dated 11th March.)

Charts affected. No. 3200, Aikappu misaki to Rohnn to. No. 452, Yezo island. No. 2405. Kuril islands. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 219. Japan, Korea, &c., 1904, page 717.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azorske Hæer. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

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

I. Østersøen.

470. Danmark. Møen. Klintholm. Havn midlertidig spærret. Paa Grund af Stormskade er *Klintholm* Havn midlertidig spærret for Sejlads. c. $54^{\circ} 57' N.$ $12^{\circ} 28\frac{1}{4}' E.$ (Danske Lods, Side 436. Havne-Lods, Side 69.)

471. Sverrig. Sommerafmærkning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 12. Stockholm 1913.)

I Sverrig er Udlægningen af Sommerafmærkningen paa begyndt.

472. Sverrig. Åhus. Lystønde forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 12/296. Stockholm 1913.)

Omtrent den 15de Juni 1913 ombyttes *Åhus* indre Lystønde til Forsøg med en Lystønde, som viser rødt Et-Lyn hver $1,5^s.$ $55^{\circ} 55' 47'' N.$ $14^{\circ} 18' 44'' E.$

473. Sverrig. Gotland. Hoborgs Rev. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket. Lys- og Fløjtetønden ved *Hoborgs* Rev er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. $56^{\circ} 51\frac{1}{2}' N.$ $18^{\circ} 07\frac{1}{2}' E.$

474. Tyskland. Kieler Fjord. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/576. Berlin 1913.)

I den første Halvdel af April 1913 er Farvandet mellem Broerne ved *Jägersberg* og *Korügen* i *Kieler* Fjord en enkelt Dag spærret paa Grund af Militærøvelser.

Det spærrede Farvand er afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Farvandet til *Kieler* Havn forbliver aabent. Politifartøjerne fører om Dagen et gult Flag og om Natten en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt, oven over Toplanterne. *Jägersberg*: $54^{\circ} 23\frac{3}{4}' N.$ $10^{\circ} 12\frac{3}{4}' E.$

Fra den 8de til den 17de og fra den 28de til 31te Maj 1913 kan „*Bülk*“ Fyrskib fra Tid til anden være inddraget paa Grund af Skydeøvelser.

Fra Forterne i *Kieler* Fjord afholdes Skydeøvelser fra den 1ste April til 31te Maj mellem Kl. 6 Fm. og Kl. 1 à 2 Em., samt mellem Kl. 8 t. 30^m. Em. og Kl. 1 Nat.

Skydefeltet begrænses om Dagen: mod S. af Limien *Friedrichsøst Fyr*—*Korvågen* Landingsbro; mod N. af Limien *Bulle Fyr*—*Bulle* Fyrskib—Flækken *Steen*.
 For c. 6 Dage i Tiden fra den 8de til den 17de og fra den 28de til den 31te Maj udvides Grænsen til Meridianen gennem *Bulle Fyr*—54° 30' N.—Meridianen gennem Flækken *Steen*—54° 28' N.—10° 20' E.

Skydefeltet om Natten: Det ikke udvidede Dagskydefelt.

Spærings-signalet er om Dagen: Internationalt Signalflag B, om Natten: en rød Lanteme. Under Forberedelser til Skydning og under Skydepauserne er et sort Flag hejst under Flag B. Naar Skydepladsen skal spærres om Aftenen, er det internationale Signalflag Y hejst efter Kl. 1 Em. Disse Signaler vises fra *Friedrichsøst Fyr*, *Bulle* Fyrskib, Marine Signal-Stationen *Düsterbrook—Kiel*, Marine Signal-Stationen *Bulle* og Politidampene, der som Kendetegn om Dagen fører et gult Flag i Stævnen og om Natten en rød Lanteme, der lyser Horisonten rundt, over Toplanternen.

Naar Spærings-signalet er hejst, er det forbudt at passere Skydefeltet. Under Forberedelserne og Pauserne maa Skydefeltet passeres med mindst 7 Sm Fart af Skibe, der drives frem med Maskinkraft. Naar der ikke skydes den følgende Dag, er det internationale Signalflag A hejst fra Kl. 1 Em. til Mørkets Frembrud paa Signalstationen *Düsterbrook—Kiel* og ved *Friedrichsøst Fyr*. Signalerne, undtagen Forberedelses- og Pausesignalerne, gives ogsaa radiotelegrafisk fra *Bulle*.
Bulle Fyrskib: 54° 28' N. 10° 15' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

475. Danmark. Kattegat. Anholt N. Vrag.

En Galease er sunket i 9, m Vand mellem *Anholt* og *Læsø*. En Mast er over Vandet. Vraget vil blive eftersøgt. *Anholt*: 56° 43' N. 11° 35' E.

En til *Anholt* Havn indkommen Kutter meddelte, at have observeret en sunken Skonnert, hvis Mastetopper var 4 à 5 m over Vandet, 16 Sm N.W. t. N. fra *Anholt* Havn. Dette Vrag er sandsynligvis det samme som det foranævnte Vrag. Eftersøgning og Afmærkning vil snarest finde Sted. *Anholt* Havn: 56° 43' N. 11° 30¹/₄' E.

476. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Løb forandret, Fyr slukket.

Den sidste Tids stormende Vejr har forandret Besejlingsforholdene ved *Thyborøn-Kanal* en Del, saaledes at det absolut maa forraadnes at staa ind uden Lods. Dybdeforholdene er meget variable. *Gaasholm-Løb* er lukket, og der har dannet sig et nyt Sejlløb med 2,3 m Vand E. for *Selbåndeholm*; dette Løb er indtil videre afmærket med 4 røde Flydevagere med Lyrngkoste paa W.-Siden og 4 hvide Flydevagere med Halmviske paa E.-Siden. Den skribede Stage med Ballon, der stod S. for *Gaasholm-Løb*, er flyttet og staaar nu S. for det ny Løb. *Thyborøn-Kanal* Ledefyr er slukket, og Lystønden *Thyborøn-Kanal Nr. 1* er drevet hen ved Siden af Lystønde *Nr. 2*. Dybden i det W.-lige Indløb til *Limfjorden* er altsaa for Tiden 2,3 m. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

(Danske Lods, Side 109. Havne-Lods, Side 137. Fyr-Port, Nr. 56 og 61. Søm.-Port, Side 33.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/442. København 1913.)

477. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Fredrikstad Indsejling. Bælgen-baaen. Grund tiltaget.

(„Efterretninger for Søfarende“ Plakat Nr. 2. Norges Sjøkartverk, Kristiania 1913.)
Bælgenbaaen, der har 5,6 m Vand og ligger i Farvandet mellem *Fugleskjær* og *Bælgene*, strækker sig c. 100 m længere E. i end vist i Kortet. „*Vestre Fredrikstad Kirke*“ fri E. for *Bælgene* leder E. om Baaen. *Vestre Fredrikstad Kirke* ligger ifølge norsk Kort Kr. 1 paa 59° 12' 30" N. 10° 57' 00" E. Fyrligten er anbragt i Taarnet. Paa ældre Kort er denne Fyrligte fejlagtig angivet i Kirken ved *St. Hansfjeldet*.

4) Det grønne, faste Fyr paa SW.-Molen ombyttes med et grønt, fast Fyr, der er skjult i Pejlinger fra 315° gennem 0° til 45°. Lysevne: 3,3 Sm. Lille, rundt Taarn. 35° 56' 15" N. 0° 04' 42" E.
 Fyrene kan brænde til Forsøg.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Tilgave; †: annulleret, †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

Gulf of Mexico. — Gulf of Mexico.

British East Africa. — Port Mombasa, with Ports Kilindini, Reitz and Tudor.

China. — Whampoa channel to Canton.

China. — Pei ho (Hai ho) or Peking river, sheet I.

Japan, Inland sea. — Channels between Misima nada and Bingo nada.

Supplement to West India Pilot, Vol. III., 1909.

North America. — Labrador.

China. — Canton river delta.

Scotland, east coast. — River Forth. — Port Edgar to Carron river.

Mediterranean, Spain. — Cape San Antonio to Cape Tortosa.

West Indies. — West India islands and Caribbean sea sheet I.

Bermuda Islands. — Murray's anchorage.

Frankrig:

De Quiberon à Penert (côte Ouest de France). Edition provisoire.

Abords de Cayenne.

D'Ouessant à la Loire.

De Quiberon à Penert.

Ports à la côte Est de Madagascar.

Tyskland:

Nördlicher Stillter Ozean, Südchinesisches Meer: Anstenernung von Hongkong.

1 : 100 000.

Ostsee, Finnische Küste: Botten-See, von Björneborg bis Södra Björkö.

1 : 200 000.

Nordsee, Ostküste von Schottland: St. Abbs Head bis Tod Head. 1 : 150 000.

Nachtrag zum Segelhandbuch für die Westküste von Hindustan, 1907.

N	5420
R	2386
R	3032
R	4700
†	4797
R	
N	555
N	175
R	225
†	

497. Jamaica N.-Kyst. Antonio. Fyr eksisterer ikke.

(^oNotice to Mariners" Nr. 356. London 1913.)

Det hvide, faste Fyr, som skulde vises fra Baaken E. for *Navy Island*, eksisterer ikke. 18° 11½' N. 76° 27¾' W.

498. Brasilien. Bahia. Ilha da Mare. Fyr tændt.

(^oNotice to Mariners" Nr. 342. London 1913.)

Paa S.-Spidsen af *Ilha da Mare* er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: c. 54 m. Synsvide: 12 Sm. Hvid Baake.

Fyrets nøjagtige Beliggenhed og Lysgrenser er endnu ikke bekendt. S.-Spidsen af Øen: 12° 48' S. 38° 31½' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**499. Italien W.-Kyst. Genua Bugt. Radiotelegraf-Stationer.**

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 11/594. Berlin 1913.)

1) Radiotelegraf-Stationen ved Kap *Mele* er nedlagt. Semafor-Stationen forbliver i Virksomhed. c. 43° 57' N. 8° 10½' E.

2) Paa Fort *Castellaccio* ved *Genua* er oprettet en Radiotelegraf-Station. Kaldesignal: JCB. Normalbølgelængde: 600 m. Rækkevidde: c. 200 Sm. Tjenestetiden er indtil videre fra Solopgang til Solnedgang. Genua: 44° 25' N. 8° 56' E.

500. Italien W.-Kyst. Livorno S. Vada Grund. Fyr forandret.

(^oAvvisi ai Naviganti" Nr. 74/182. Genova 1913.)

Fyret paa *Vada* Grund er nu et Fyr med En-Formørkelser. I øvrigt uforandret. 43° 19' 11" N. 10° 21' 54" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 11/417. København 1913.)

501. Italien E.-Kyst. Pedaso. Fyr forandret.

(^oAvvisi ai Naviganti" Nr. 72/172. Genova 1913.)

Pedaso Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20 s., Blink c. 4 s., Mørke c. 16 s., I øvrigt uforandret. 43° 05' 23" N. 13° 50' 52" E.

502. Grækenland. Zea. St. Nikolo. St. Savvas. Fyr tændt.

(^oNotice to Mariners" Nr. 347. London 1913.)

Paa S.-Siden af Indløbet til *St. Nikolo* Havn, 0,3 Sm 203° (misv SW. t. S. 5/8 S.) fra Fyret paa *St. Nicolo* Pynt, er tændt et grønt, fast Fyr, kaldet *St. Savvas*. Fyret er formærket N. for Pejling 102°. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 5 Sm. Fyrbaake med Skur. 37° 39¼' N. 24° 19½' E.

503. Lilleasien. Sorte Hav. Songuladak. Vrag.

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 11/601. Berlin 1913.)

Ud for *Songuladak* Havn er sunket et 3-mastet Sejlskib, hvis Master er over 28' N. 31° 49¼' E.

504. Algerier. Mostaganem. Belysning forandres.

(^oAVIS aux Navigateurs" Nr. 109/681. Paris 1913.)

I Løbet af 1913 sker følgende Forandringer ved *Mostaganem*:

1) Det røde, faste Hovedfyr paa Bakken W. for Marinekasernen slukkes. 35° 56' 20" N. 0° 04' 58" E.

2) Det hvide, faste Fyr paa N.-Molen ombyttes med et hvidt og rødt Fyr med Tre-Formørkelser hver 15 s. à 20 s. Lyset er rødt i Pejling fra 197° til 225°, i øvrigt hvidt. Lysevne: 11 Sm for hvidt, 6,5 Sm for rødt Lys. Lille, rundt Taarn. 35° 56' 15" N. 0° 04' 35" E.

3) Det røde, faste Fyr paa Tvermolen fra N.-Molen ombyttes med et rødt, fast Fyr, der er skjult i Pejlinger fra 58° til 225°. Lysevne: 4 Sm. Lille, rundt Taarn. 35° 56' 21" N. 0° 04' 39" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.**478. Tyskland. Helgoland. Taagesignal forandres.**

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 10/514 og 12/646. Berlin 1913.)

Taagesignalet paa N.-Spidsen af *Helgoland*, der nu gives med Knald, vil sandsynligvis i April 1913 blive forandret til et Sirenesignal. Sirenen vil give Fire-Stød hver 1 m. 30 s., Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 2 s., Pause 1 m. 16 s.

Kommer Sirenen under Prøveforsøgene i Uorden, vil Taagesignalet blive givet med Et-Knald hver 5 m., ligesom nu. 54° 11' N. 7° 52' E.
(Kort Nr. 180.)

479. Tyskland. Helgoland SE. Drivende Skiver.

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 12/695. Berlin 1913.)

Fra *Nordhafen, Helgoland*, er 2 store Skiver drevet bort i SE.-lig Retning. *Helgoland*: 54° 11' N. 7° 53½' E.

480. Tyskland. Elbe I Fyrskib NW. Oplysning om Vrag.

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 12/694. Berlin 1913.)

Masterne af Vraget, som ligger c. 3,5 Sm. 307° (misv. NW. 3/8 N.) fra *Elbe I* Fyrskib, er ikke længere synlige. c. 54° 02½' N. 8° 10¼' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende" Nr. 12/444. København 1913.)

481. Tyskland. Elben. Signal og Oplysninger vedrørende usædvanlige Tildragelser i Elbfarvandet.

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 11/634. Berlin 1913.)

Oplysninger om Tildragelser, som er bekendte i *Hamborg*, og som kan være farlige eller hindrende for Skibsfarten i *Unterelbe* nedten for *Elbbröen* ved *Hamborg*, kan faas:

1) I *Hamborg*. Foruden paa forskellige offentlige Kontorer tillige ved Havnelods-Vagthuset paa *Kuhwärder* og i Vagtskibet ved *Jonas* paa *St. Pauli* Landingsbro.

2) I *Cuxhaven*. Foruden paa forskellige offentlige Kontorer tillige i Færgeløkkens Vagthus ved *Alte Løbe*.

3) Paa Fyrskibet *Elbe I*.

I *Cuxhaven* kan desuden forbipasserende Skibe ved at hejse et Flag halvt op paa Fortoppen eller afbrønde Blaalyk udkalde et Fartøj, der bringer Meddelelsen, mod en Algift af 3 Mark.

At man har Underretning om, at der er sket usædvanlige Tildragelser, tilkendes gives ved, at der vises en Cylinder, der er 65 cm høj og 65 cm i Gennemsnit, eller tre Lys (rødt-grønt-rødt) over hinanden, paa følgende Steder:

1) I *Hamborg* paa Flagstængerne ved Havnelods-Vagthuset og paa Vagtskibet ved *Jonas*.

2) I *Cuxhaven* paa Flagstængen ved Færgeløkkens Vagthus ved *Alte Løbe*.

3) Paa Fortoppen af Fyrskibet *Elbe I*.

Signalstationen ved *Cuxhaven* giver forbipasserende Skibe Signal om usædvanlige Tildragelser ved Flagsignaler efter den internationale Signalbog eller med Lyssignaler efter Morse's System.

Fyrskib *Elbe I*: 54° 00' N. 8° 15' E.

482. Tyskland. Elben. Bönhasensand. Lystønde ombyttes med Baaketønde.

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 11/633. Berlin 1913.)

I Stedet for Lystønden ved W.-Enden af *Bönhasensand* udlægges en rød-sort Baaketønde med Kors som Toppetegnelse. c. 53° 32¾' N. 9° 52' E.

483. Tyskland. Elben. Alter Köhlbrand. Tollerort Fyr nedlagt.

(^oNachrichten für Seefahrer" Nr. 11/635. Berlin 1913.)

Tollerort Fyr ved Indløbet til *Alter Köhlbrand* er slukket, og Fyrbaaken borttages. 53° 32' 30" N. 9° 56' 50" E.

484. Tyskland. Jade og Wangerooz. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 11/581. Berlin 1913.)

Fra den 4de April til den 16de Maj 1913 afholdes der Skydeøvelser paa *Jade* og den 26de og 27de Maj samt fra den 14de til den 17de Juni 1913 ved *Wangerooz*. Der skydes mellem Kl. 7 Fm. og Kl. 6½ E.m.; enkelte Gange skydes ogsaa om Natten. Skydepladsen paa *Jade* begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem *Seefeldt* Kirke. Naar der skydes, hejses en rød Dobbeltstænder ved Havneindløb III til *Wilhelmshaven* og paa forskellige Forter. Pladsen er da spærret for al Sejlads. Politartøjer med rød Dobbeltstænder ligger ude. Naar der en Dag ikke skydes, hejses det internationale Flag U paa Signalstationen ved Havneindløb III til *Wilhelmshaven* og paa „*Aussenjade*“ Fyrskib, der ligger paa 53° 52' N. 7° 57' E. Skydefeltet ved *Wangerooz* begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem *Alle Weser* Tønde, mod S. af Breddeparallellen gennem *Wangerooz* Fyr, mod E. af Meridianen paa 8° E., mod W. af Meridianen gennem „*Weser*“ Fyrskib. Under Skydningen hejses en rød Dobbeltstænder paa Signalstationen eller paa Batterierne ved *Wangerooz*, paa Fyrskibene „*Aussenjade*“ og „*Weser*“, samt paa *Rotersand* Fyr og paa Politartøjerne. Naar der en Dag ikke skydes, hejses det internationale Flag U paa Signalstationen ved *Wangerooz*, ved Havneindløb III til *Wilhelmshaven*, ved *Rotersand* Fyr og paa Fyrskibene „*Aussenjade*“ og „*Weser*“. *Wangerooz* Fyr: 53° 47' 25" N. 7° 54' 09" E.

485. Holland. Zuiderzee. Marken N.E. Vrag afmærket.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 60/563. s-Gravenhage 1913.)

En Tjalk er sunket paa 52° 29' 10" N. 5° 10' 00" E. Skroget er 0,1 m over Vandet. En grøn Vraggønde ligger tæt ved Vraget, og om Natten belyses det paa reglementeret Maade.

486. Holland. IJmuiden. Vrag.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 58/542. s-Gravenhage 1913.)

Dampren *Eastwell* er sunket ved *IJmuiden* N.-lige Havnedæmnings Hoved. Dampren ligger til Dels i Farvandet, som er frit indtil 50 m N. for Ledelinien. c. 52° 28' N. 4° 33' 2" E.

487. Holland. Ooster-Schelde. Brabantse Farvand. Vrag uskadeligt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 56/521. s-Gravenhage 1913.)

Over Vraget, der er sunket 200 m N. for Spidstønde Nr. 4 i *Brabantse* Farvand er der nu 8,2 m Vand; Vragtønden er inddraget. 51° 35' N. 3° 57' 4" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/227. København 1913.)

488. Holland. Zeegat van Zieriksee. Gorishoek. Fyr forandres.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 54/503. s-Gravenhage 1913.)

Den 1ste April 1913 forandres *Gorishoek* hvide og røde, faste Fyr saaledes, at det viser rodt Lys i Pejlinger fra 102°, c. 60 m S. for den sort og rød vandret stribede Kugletønde Nr. 9 med *Kegele* i *Brabantse* Farvand, til 118°, over den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Diamant i *Vlakte van Wemeldinge*. I øvrigt uforandret. Denne ny røde Lysvinkel lyser over S.-Kanten af *Middelplaat* og *Vondelingsplaat*. 51° 31' 6" N. 4° 04' 5" E.

489. Holland. Wester-Schelde. Nauw van Bat. Afmærkning forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 53/557. s-Gravenhage 1913.)

I *Nauw van Bat* er sket følgende Forandring ved Afmærkningen:
1) Spidstønde 36 a er udlagt i 9 m Vand paa 51° 23' 40" N. 4° 11' 04" E. 2) Spidstønden 35 og 36 ligger nu henholdsvis i 8,4 m Vand paa 51° 23' 21" N. 4° 10' 31" E. og i 9,7 m Vand paa 51° 23' 34" N. 4° 10' 55" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1494. København 1912.)

490. England. The Wash. South Inner Dowsing Tønde flyttes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 353. London 1913.)

Omtrent den 17de April 1913 flyttes *South Inner Dowsing* sorte og hvide vandret stribede Kugletønde med Stæge og nedadvendt Trekant 1 Sm 125° (mislv. SE. ½ S.) hen til S. for 5,4 m Grunden. Ny Beliggenhed: 53° 12' 16" N. 0° 35' 35" E. (Kort Nr. 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**491. England. Solly Øerne. Round Island. Taagesignal-Station oprettes.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 22. Trinity House, London 1913.)

Omtrent den 4de September 1913 oprettes en Taagesignal-Station ved *Round Island*. Taagesignalet skal gives med en Sirene, der giver Fire-Stød hver 2 m, Stød 3 s, Pause 2 s, Stød 3 s, Pause 2 s, Stød 3 s, Pause 1 m. 42 s. 49° 59' N. 6° 19' W.

492. Skotland. Canna. Humla (Umaolo) Skær. Lystønde udlægges.

(„Notice to Mariners“ Nr. 2. Northern Lighthouse Board, Edinburgh 1913.)

I Begyndelsen af April 1913 udlægges en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s, 0 1/2 Sm 200° (mislv. SW. 1/2 S.) fra *Humla (Umaolo)* Skær. 57° 00' 27" N. 6° 37' 00" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**493. Atlanterhavet. Is-Patrouilleskip.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 58/543. s-Gravenhage 1913.)

Dampren *Scotta*, der er forsynet med Radio-Telegrafapparat, er stationeret N. for Dampskibs-Ruterne i *Atlanterhavet* for at observere Isforholdene ved E.-Kysten af *North-Amerika*. Den meddeler Resultatet til Radio-Telegrafstationerne ved Kysten af *Newfoundland* og *Labrador* til videre Forsendelse til meteorologisk Institut og Dampskibsselskabskontorerne. Den giver ogsaa Meddelelse til Skibe, der er inden for Signaletstand.

En særlig Code er lavet til disse Meddelelser; denne Code kan faas af enhver Skibsfører, hvis Skib har Radio-Telegrafapparat, og som behøver det N.-lige *Atlanterhavet*, ved Henvendelse til „Assistant Secretary, Marine Department, Board of Trade, London S. W.“

494. Afrika. Marokko. Sañ. Fyr tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 106/659. Paris 1913.)

Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Broen ved *Sañ* er nu tændt. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 2 Sm.

I daarligt Vejr kan Fyr og Fyrbaake være trukket 100 m indtænder. En farlig Zone strækker sig fra Broen c. 100 m til Søs. Fyre: 32° 17' 55" N. 9° 14' 35" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/2482. København 1912.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**495. Mexico. Veraacruz. Vrag uskadeligt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 338. London 1913.)

Vraget af Dampren *Hidalgo*, som ligger 0,9 Sm 29° (mislv. NNE) fra Baaken paa N.W.-Enden af *Porosar* Rev, er ikke længer farligt for Sejladsen, og Afmærkningen er inddraget. 19° 12' 15" N. 96° 05' 18" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/2448. København 1912.)

496. Nicaragua E.-Kyst. Gordo Point Fyr midlertidig forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 10/647. Washington 1913.)

Gordo Point Fyr er ødelagt. Et midlertidigt hvidt, fast Fyr er tændt. Flammens Højde: 18 m. Synsvide: 6 Sm. 14° 20' 58" N. 83° 13' 23" W.

	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 Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævn. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen , ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen . 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 & 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver 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 vissens nærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maane-derefter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand(Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Op-halingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vand-torsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7.0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabinngens 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 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1.30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugaerdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshejden 5 à 6', Fod.	Skibeafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstavang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift p. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefede.

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

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.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Marts 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	119	118 ³ / ₄	119
Danmark	105 — ¹ / ₂	105	105 ¹ / ₄
Norden	112 — ³ / ₄	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	112 ¹ / ₂ — 113	112 ¹ / ₂	113
Dannebrog	123 — ¹ / ₂	123	123 ¹ / ₄
Skjold	100 — ¹ / ₂	100 ¹ / ₄	100 ¹ / ₂
Urania	36 ¹ / ₂ — 37	36 ³ / ₄	37 ¹ / ₄
Neptun	119 ¹ / ₄	119	119 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	120 — ¹ / ₄	119 ³ / ₄	120
Hejmdal	122 ¹ / ₂ — ³ / ₄	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Østasiatiske	137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₄	137 ³ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	118 ³ / ₄ — 119	118 ³ / ₄	119
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	85 — ¹ / ₂	85	85 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	—	85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	83 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie	—	93	95
4% — — 1.	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89	91
4% — — 7.	—	91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	85 ³ / ₄	87 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	—	91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	142	141 ³ / ₄	142 ¹ / ₄
Privatbank	105	104 ³ / ₄	105
Landmandsbank	—	145 ¹ / ₄	145 ³ / ₄
Handelsbank	—	139 ³ / ₄	140 ¹ / ₄
Grundejerbank	—	15 ¹ / ₄	15 ¹ / ₂
Burm. & Wain	94 — 93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄	94
Helsingørs Jærnsk.	—	116	118
Sukkerfabr.	228 ³ / ₄ — 229 ¹ / ₂	229 ¹ / ₄	229 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	210 ³ / ₄ — 212	210 ¹ / ₂	210 ³ / ₄

Vekselkurser d. 26. Marts 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.35	89.15
London	18.28	18.23
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.55	—
Wien	75.40	—

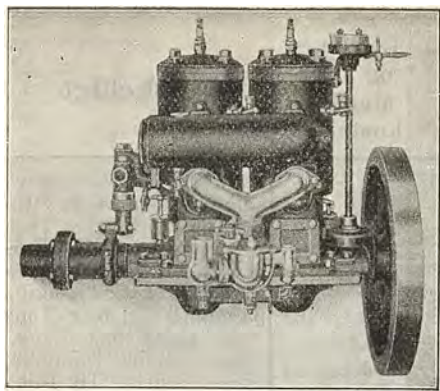
Notering paa Berlins Børs d. 25. Marts 1913.

Russiske Noter	214.75
4% Russiske Consols	89.00
3 ¹ / ₂ % — — Boden Kredit	86.50
5% Mexikanske 1899	97.00
5% Rumænske Stats	99.10
4% — — 1890	90.60

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

„Forenede Dampsk.“ 40,000, „Danmark“ 44,000, „Norden“ 100,000, „Carl“ 32,000, „Dannebrog“ 100,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 32,000, „Dampskib. af 1896“ 52,000, „Hejmdal“ 32,000, „Gorm“ 112,000, „Neptun“ 28,000, „Dansk-russisk“ 76,000, „Østasiatisk“ 72,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177

Specialitet: Hjulmotorer
til Lystartøjer.

Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for enhver Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
(6886.

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

LANDMANDSBANKEN

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

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdagen den
10. April Kl. 3 Ny Toldbodgade Nr. 3 med følgende
Dagsorden:

1. Afreggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

København, den 26. Marts 1913.

Bestyrelsen.

De private Assurandører lim.

i København

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 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 & 1024.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

Post-Adresse: Høiberggade 1, 1. Sal. Copenaure

Telegram-Adresse: Copenaure

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring.

Telefon: Central 256.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blænkertølers Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Joseph Draper jun.

Clapham Junction,
London, England,

er Køber af haardt Træ,
som stammer fra gamle op-
huggede Skibe, til Brændsel.

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.



Kakerlakker-
pulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekliveringsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Et stort Parti Stuvedræ

til Brug ved Indladning
søges straks til Købs pr.
Contant. Pristilbud mod-
tager

Henry Kongsbak,
Lübeck
Trave Pavillon.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

Remingtons

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

EJENDOMS- og BRUGSRET
DANSK PATENT

Nr. 8371.

Quanonne: „Anordning til Be-
skyttelse af Skibes Fremdriv-
ningsmidler og andre Apparater
paa Skibe mod den til Lettelse
af Fremdrivningen anvendte Luft“
kan erhverves ved Henvendelse til

DANSK PATENT KONTOR
1/2 Dir. CARLSEN, Ing.-Købt
PLP
KØBENHAVN
Ø Jærnbangegade 6

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 72.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsioventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cron-tadt.

Tlf.: „Hansens“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibssagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

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

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshaandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsbevarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

TILSALGS.

Flere tyske Silde-Logger, Eg. 63 til 87 Register-
tons. Pris med Inventar 3000 til 5000 Mark.

Nærmere Oplysninger ved

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur,

HAMBURG, Ferdinandstrasse 29.

KELVIN-MOTOREN

Guldmedaille 1912.

Specielt egnet til Fiskefartøjer, drihtsikker og enkel.

Talrige anbefalinger foreligger.

Katalog & Prisliste ved Henvendelse til Repræsentanten

CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS
 BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS
 DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
 ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
 DRY DOCKS - **Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
 er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
 Kan faas overalt. **Albert B. Cohn. Telefon 3283.**

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

BAADBESLAG & TILBENØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Basninger & Strenger paa Lager.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556

LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmlørende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.

Galvaniserede Smedejerns

Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.

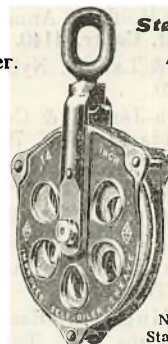
88, West India Dock Road,

London E.

Telegrams: „Acadv“, London

og

13, King Street, Liverpool.



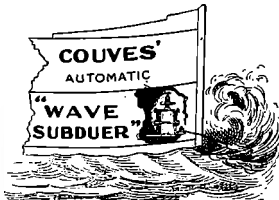
Største

Lager.

Nr. 544.
 StaalCentre.
 Nr. 620.
 Bronze Centre.

LÆG IKKE SKYLDEN PAA ELEMENTET

for Dæskader, Farer og Forsinkelser, men skafdem en
COUVES' AUTOMATISKE BØLGEDÆMPER!



Sunderland.
 »Vi har haft 10 af vore Skibe udrustet med Couves' Bølgedæmper, og det er os en Fornøjelse at bekræfte, at de har været til stor Nytte i haardt Vejr, og Kaptajnerne roser i hvert Tilfælde højt deres Virkning.»

Nautilus Steam Shipping Co. Ld.
 F. & W. Riteon.

Skriv efter illustrerede Prislister.

Eneste Fabrikanter: **LOVERIDGE LTD CARDIFF**

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. April 1913.

20. Aarg.

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


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

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


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


65 Kr. Preisler
 Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

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

 Indregistreret Varemærke

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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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“.

Sextanter-Kompasser

Capt. Clausens Kontroltybdemaaler
 Eneforhandler for Skandinavien af
 Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
 15 KØBMAGERGADE 15
 Undgaa Fejltagelse.

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.
 Vesterbrogade 25 NIELS JENSEN
 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
 Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. Skibshypotekbanken af Rotterdam.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Maskinskrivning.
Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning. Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.**MENGELBERGS PATENTBUREAU**
Frederiksborg. 35. Telf. Byen 3091.**S. Sørensen & Søn**
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget omhørende
Reel og billig Betjening garanteres.

C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørchjensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Eftertf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

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

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN

Stats-
anerkendt.Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
NyØstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbeidsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Verdens bedste elektriske
transportable Støvsuger

NILFISK

bør findes ombord paa ethvert moderne Skib, thi kun ved Hjælp af dette
Apparat kan Saloner og Kahytter holdes rene. — Forlang Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30. Kbhvn. F. Tlf. 9650.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 3. April 1913.

Det danske Redningsvæsen. Fra Marine-ministeriet har vi modtaget Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed fra den 1. April 1911 til den 31. Marts 1912.

Det fremgaar af denne, at der ved det nørrejydske Redningsvæsen ialt er ansat 590 Personer, og ved det bornholmske 63 Personer.

Den 31. Marts 1912 fandtes der i Kongeriget Danmark 57 Redningsstationer, nemlig 34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland og 2 paa Bornholm), 7 Baadstationer (i Jylland) samt 16 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm, 1 paa Møen og 1 paa Sjælland): 1 af Raketstationerne i Jylland (Thorsminde) er desuden forsynet med Baad, men uden fast Mandskab til denne.

Foruden de ovennævnte Redningsstationer fandtes der den 31. Marts 1912 i Jylland 12 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, der betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation.

Redningsbaadenes Antal er 57. Paa Jyllands Kyster findes 45, paa Fanø 2, paa Læsø 3, paa Anholt 2, paa Bornholm 2 og paa Orlogsværftet henstaar en Reserve-redningsbaad.

Bekostningen ved Anskaffelse af Redningsbaade og Oprettelse af Redningsstationer er i den senere Tid undergaaet en betydelig Fordyrelse. Oprettelsen af en komplet Baad- og Raketstation med en Redningsbaad af den almindelige Type og med Hus og øvrigt Tilbehør andrager for Tiden ialt c. 15,000 Kr., nemlig Baad med Tilbehør c. 8,000 Kr., øvrigt Materiel c. 4,000 Kr., et grundmuret, skiferdækket Baadhus med Tagrender og Lynafleder, c. 3,000 Kr.; Oprettelsen af en Baadstation c. 12,000 Kr. og af en Raketstation c. 4,200 Kr. (Materiel c. 3,000 Kr. og Opbevaringshus c. 1,200 Kr.).

De aarlige Driftsudgifter andrager for en Baad- og Raketstation c. 4,550 Kr., og for en Raketstation c. 1,650 Kr.

Redningsvæsnets samlede Legatkapital udgjorde den 31. Marts 1912 c. 97,000 Kr. I Finansaaret er der af Statskassen anvendt et Beløb af Kr. 273,239.39 til Redningsvæsnet og har været bevilget en Sum af 8,000 Kr. til Uskadeliggørelse af Vrag, der ligger paa Forstranden og er farlige for Rednings- og Fiskerbaade.

Der er ved Redningsvæsnets Hjælp reddet 169 Personer i Aarets Løb, deraf 126 ved Redningsbaade og 43 ved Raketapparater.

Siden Redningsvæsnets Oprettelse er det samlede Antal af Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er reddet ialt 9,095. Med Beretningen følger et farvetrykt Kort, paa hvilket er nedlagt samtlige Redningsstationer og dermed i Forbindelse staaende Telefonledninger.

Skonnerten »Frederiksvaags Stranding: Om denne Stranding har vi fra en af vore Korrespondenter modtaget følgende Meddelelse:

Skibet, der maaler 110 Reg.-Tons, og var hjemmehørende paa Færøerne, hvor det tilhørte Firmaet M. C. Restorff & Sønner i Thorshavn, førtes af Kaptajn V. C. Petersen, og det var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hjemstedet med Stykgods. Det blæste en forrygende vestlig Storm, Luften var diset, og Skibet var forsat af Strømmen saaledes, at medens Kaptajnen troede at være under den svenske Kyst, befandt han sig i Nærheden af Læsø. Det var henimod Mørkningen, at man paa Øen observerede Skibet, som styrede saaledes, at det nødvendigvis maatte komme fra Nordvestrevet, og da der under de herskende Forhold var stor Fare for Besætningens Liv, blev Redningsvæsnet hurtigst alarmeret. Medens man var under Udrykning med Redningsbaaden bemærkedes Blus og Signalketter fra Skibet, som man da var sikker paa var strandet, og der blev da straks svaret med Signalketter fra Land, at Hjælp var under Vejs.

Redningsbaaden udgik af Vesterø Havn, og for rebede Sejl krydsedes ud efter Revet, hvortil der var tre Sømil, og først Kl. 10 Aften naaede Baaden ud til Skibet, hvorfra der hele Tiden blev blusset efter Hjælp. Noget før Redningsbaadens Ankomst var Skibet drevet af Grunden, og Kaptajnen forsøgte da at opankre det, men det vedblev at drive langs med Grunden, og tilsidst sprængtes Ankerkættlingen. Et andet Anker blev kastet, men heller ikke det hjalp. I den høje Sø huggede Skibet voldsomt i Grunden og blev snart læk, og da Redningsbaaden ankom, var der fem Fod Vand i Lasten, saa det var klart, at Skibet snart vilde synke. Mandskabet, 6 Mand, gik derfor hurtigt i Redningsbaaden, og det gik nu for en god Vind efter Vesterø Havn, hvor de reddede Søfolk landsattes Kl. 11 meget forkomne, men der blev i al Hast sørget for Forplejning, saa de snart kom til Kræfter igen.

Skibet drev senere nærmere ind mod Land og sank i en Afstand af 1,500 Alen fra dette paa 12 Fod Vand. Skibet er henimod 50 Aar gammelt og af fransk Bygning, saa det vil temmelig sikkert blive Vrag, særlig da den haarde, vestlige Storm vedblev at rase efter at Skibet var sunket. h.—

Dansk Forening for international Søret afholdt den 18. Marts Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Retsformand Koch, aflagde Beretning og dvælede navnlig ved Lovforslaget om Bjergning. Han beklagede, at Foreningens Medlemmer (Rederne), der havde haft Tid til paa Konferencen at fremkomme med deres Indvendinger mod det fremsatte Lovforslag, først gjorde det nu saa sent, da de store Lande havde taget Stilling til Sagen.

Naar nu Spørgsmaalet om Fragterne (Ansvar overfor Godsfragt) skulde frem, haabede han, at man i rette Tid vilde fremsætte sin Mening.

Valg af Delegerede til Søretskonferencen her i Byen den 13.—17. Maj blev udskudt til et Diskussionsmøde den 5. April. Bestyrelsen vil da til den Tid supplere sig med Delegerede, som kan tænkes at have særlig Interesse i at tage Ordet. (»Berl. Tid.«)

Det Store Nordiske Telegraf-Selskab. Bestyrelsen for Det Store Nordiske Telegraf-Selskab agter paa Generalforsamlingen, der skal afholdes den 26. April, at foreslaa: at der for Aaret 1912 udbetales et Udbytte af 20 pCt. (inklusive de allerede udbetalte 5 pCt.), at der til Reserve- og Fornyelsesfondet samt til Pensionsfondet henlægges de normale Beløb af henholdsvis 1,000,000 Kr. og 200,000 Kr. og endvidere ydes det sidstnævnte Fond en ekstraordinær Dotation af 300,000 Kr. én Gang for alle, hvilket vil blive nærmere motiveret paa Generalforsamlingen.

Motorfløjte. Den mere og mere tiltagende Benyttelse af Motorer som Fremdrivningskraft for større og mindre Fartøjer har gjort Spørgsmaalet om en hensigtsmæssig Motorfløjte i høj Grad aktuelt. Det fortjener derfor at nævnes, at dette vigtige Spørgsmaal er blevet løst paa en heldig Maade af Aktieselskabet Viggø Jenssens Verdenspatent i Aarhus. De af dette Selskab fremstillede Motorfløjter er af Ministeriet for Handel og Søfart efter Forsøg, der har strakt sig over et længere Tidsrum i Orlogsværftets Motorfærge, samt i et større søgaaende Fiskermotorfartøj, blevet anerkendt som tjenlig til Brug i større Motorfartøjer.

Fløjten giver ligesom en Dampfløjte Signal i samme Nu, der trækkes i en Line, og stopper saasart Linen slippes. Foruden mange andre Anbefalinger foreligger der Meddelelse fra Direktøren for Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet, at i det Aar, hvor Fløjten har været i stadig Brug i Orlogsværftets Motorfærge, har den

arbejdet tilfredsstillende uden at kræve nævneværdigt Tilsyn.

Senere Undersøgelser har desuden vist, at Motorfløjtens Luftstrykspumpe tillige med Held kan benyttes til Lufttilførsel til Fiskedammen i Fiskerfartøjer. Føreren af Fiskerkutteren »Ternen« af Esbjerg, der i nogen Tid har gjort Forsøg hermed, udtaler til Firmaet sin Forvisning om, at den Tilførsel af ren Luft, som det ved Hjælp af dette Apparat vil være muligt at give de i Dammen værende Fisk, vil være af stor Betydning om Sommeren, og han agter at fortsætte Forsøgene hermed.

Udenrigsministeriet har tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende:

Eksport af Jernets fra Frankrig. »I Aarsberetningen for 1912 fra Konsulatet i Dunkerque, der vil blive offentliggjort i det først udkommende Nummer af »Meddelelser fra Udenrigsministeriet«, henleder Konsul Su y w e n s Opmærksomheden paa, at Eksporten af Jernets fra fransk Lothringen til England, der tidligere gik over Hamburg og Antwerpen, nu væsentligst foregaar over Dunkerque.

Denne Omlægning af Transportvejen menes at kunne blive af stor Betydning for den danske Skibsfart paa Dunkerque, da der derved er skabt Mulighed for Fragt til de engelske og skotske Kulhavne, til hvilke vore Skibe plejer at afgaa i Ballast efter endt Udlosning i Dunkerque.«

Krigskontrebande. Den tyrkiske Regering har i et Cirkulære af 18. Marts bekendtgjort, at den heretter vil betragte som Krigskontrebande og behandle som saadan: Levnedsmidler, Proviant samt Korn, anvendeligt til Foder, hvis saadanne Varer, bestemt til Brug for de krigsførende Balkanstaten, maatte blive forsøgt udskibet paa Kysten af Sarosbugten, Nord for Gallipolihalvøen, eller ved Tchataldehalinien.

Et Bjergningssselskab i den mexikanske Havbugt. Den engelske Konsul i Galveston har meddelt Board of Trade, at der i Austin, Teksas, er blevet dannet et Selskab med en Kapital af 50,000 Dollars, som med flere dertil egnede Fartøjer vil paatage sig Bugsering, Lægtring og Bjergningsarbejde i De Forenede Staters Havne ved den mexikanske Bugt.

Dagsorden for The Baltic and White Sea Conferences Aarsmøde i Paris, paa Hotel Continental, den 8. og 9. April d. A. Kl. 10.

1. Meddelelse fra Præsidenten.
2. Aarsberetning.
3. The Documentary Council. (Forskellige Certeparter m. m.).
4. Forslag om en permanent Voldgift-Komité.
5. Rusland. (Meddelelse fra Bestyreren om hans Besøg i Rusland og om Archangel og andre Hvide Havs Havne).
6. Stuverforholdene i Finland.
7. Stuverforholdene i Sverig.
8. Forsinkelse ved Ordningen af Fragtopgør i britiske Havne.
9. Uheldige Kutymen.
10. Lovene. (§ 3. Tidsbefragtere som Medlemmer. § 5. Forandring af Lovene som Følge af større Medlemsbidrag. § 11. Executive Committee bør bestaa af 8 ordinære Medlemmer og ingen Suppleanter m. m.).
11. Eventuelt.
12. Valg.
13. Stedet for næste Møde.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Balkan krigen. I Følge Indberetning fra den kgl. svenske Gesandt i Konstantinopel, har den tyrkiske Regering i et Cirkulære af 9. Marts meddelt, at det er kommet til dens Kundskab, at visse neutrale Handelskibe, som passerer Stræderne ved Dardanellerne og Bosphorus med Ladninger, indeholdende Krigskontrabande, udlosser disse Artikler i de krigsførende Magters Havne eller i de af dem besatte Havne.

Den tyrkiske Regering har i denne Anledning besluttet at forlange, at Førerne af bemeldte Skibe, naar de passer af tyrkiske Farvande, til de lokale Myndigheder afgiver en skriftlig Erklæring, hvorved de forpligter sig til kun at lade de anmeldte Artikler udlosse i en neutral Havn og til ved deres Tilbagekomst at forevise en Attest fra Toldmyndigheden paa Udlosningsstedet, til Bevis i saa Henseende.

Fra Esbjerg skrives til os:

Esbjerg Havn. Arbejderne ved Udvidelsen af Esbjerg Havn gaar jævnt fremad. Fiskerihavnen er nu saa vidt fremme, at man kan skønne, den bliver færdig til Vinter overensstemmende med Konditionerne, men dermed er ikke sagt, at den saa kan tages i Brug, thi der skal jo ogsaa være anlagt Banespor og bygget Oplags-huse m. m., hvis Aarsag det vistnok ikke bliver før hen paa Sommeren, at den kan blive almindelig benyttet af den talrige Fiskerflaade, som søger den tidligere anlagte Fiskerihavn, der nu er for lille. Ved Trafikhavnen, som blev udbudt i Efteraaret og som blev overdraget D'Hrr. Hoffmann & Løelss i Entreprise, er man allerede i Gang med Forarbejderne.

Disse Havneværker udføres i Henhold til de forskellige Bevillinger, der er forelagt Rigsdagen, saa naar Fiskerihavnen staar fuldt færdig, vil den efter Vandbygningsdirektørens Overslag have kostet 2½ Mill. Kr., medens Trafikhavnen med Brolægning, Spor anlæg o. s. v., vil tage Resten af de 7 Mill. Kr., som Havneanlægene efter Overslagene vil koste. Hele Havneanlægget kan tidligst være færdigt 1. April 1916.

Farvandene ved de dansk-vestindiske Øer. Skonnerten »Ingolf«, Chef Kaptajn G o t s c h a l e k, har paa sit nu afsluttede Togt fuldendt Opmaalingen af Farvandene omkring de dansk-vestindiske Øer.

Under Skonnertens Ophold ved Øerne i Vinteren 1910—11 paabegyndtes under Ledelse af Premierløjtnant G. H a n s e n de indledende Triangulations- og Opmaalingsarbejder i Land, og i Aar har den fra Skibet udrustede Opmaalings ekspedition altsaa fuldendt Søopmaalingen. De moderne og paalidelige Søkort, som vil blive Resultatet af dette Arbejde vil faa særlig Betydning ved den stærke Forøgelse af Trafiken paa Øerne, som sikkert vil opstaa efter Panamakanalens Aabning.

Passeret Vrag gods. Dansk 3/m. Skonnert »Kvik« af Nykjøbing, Mers, traf den 25. Marts c. 8 Sm. Nord for Lystønden »Slugen Nord« en Baad drivende med Bunden i Vejret. Baadens Bund var sortmalet, Siderne hvide. Baaden var hækbygget og bar Navn agter, men Bogstaverne kunde ikke skelnes. Kort i Forvejen var der set drivende et Rundhølt med vedhængende Rester af Rigning.

Hurtig Forsyning med Bunkerkul i den engelske Kanal. Netop i denne Tid, hvor Tonnagen hober sig op i Dokkerne i Bristolkanalen, og der-

ved foraarsager meget alvorlige Forsinkelser, vil det være af Interesse for Redere at blive gjort bekendt med den Ekspedition, en Damp, der indtog Bunkerkul ved »The Dartmouth Coaling Co.« i Dartmouth, opnaaede, idet Damperen »Hanley«, der tilhører Firmaet Tom Lewis i Cardiff ankom til Dartmouth en Førdag for at indtage Bunkerkul til en Rejse til River Plate. Den var klar til at begynde Indtagningen af Kullene Kl. 11,45 Førm. — Kl. 9 Em. var 926 Tons indskibet, og Damperen klar til Afgang. Naar man altsaa fratager Arbejdernes Middag, varede Forsyningen med Bunkerkul ialt knap 8 Timer.

(»South Wales Daily News«.)

Skibsværfterne. Burmeister & Wains Skibsværft har i Følge »Natt.« overdraget Kjøbenhavns Flydedok at bygge Skroget til de tre ny Motorskibe til Vestindie-Ruten. Diesel-Motorerne bygges hos Burmeister & Wain, men bliver indsat i Skrogene ved Flydedokken.

Belønnet Skibsbesætning. New Foundlands Regering har tilstillet Kaptajnen og Besætningen paa det danske Dampskib »Uffe« et Pengeløb som Anerkendelse for deres Forhold under Redningen af Mandskabet fra Skomerten »Coronation« af New Foundland.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Den 25. Marts observeret nogen Is nær Laugarnæs og Øst over.

Det østasiatiske Kompagni.

Aarsberetning for 1912.

16de Driftsaar.

(Sluttet.)

Motorskibene.

Aarsberetningen for 1911 var ledsaget af et Tillæg med Redegørelse for de Synspunkter, der havde bestemt Kompagniet til Bygningen af Motorskibe til oversøisk Fart. Af Hensyn til den i nærværende Beretning omhandlede Udvidelse af Kompagniets Flaade, særlig med Motorskibe, vil det være af Interesse at supplere den i Aarsberetningen for 1911 givne Redegørelse.

Gennemsnitsforbruget af Kul for Motorskibene »Selandia« og »Jullandia«, hvis disse havde været forsynet med Dampmaskiner svarende til Motorerne, vilde have været c. 40 Tons pr. 24 Timer, medens deres Gennemsnitsforbrug af Olje paa den første Rejse har været 9 Tons pr. 24 Timer, og gradvis er bragt ned til 8 Tons. I de Motorskibe, som Kompagniet nu har under Bygning, er der ved Konstruktionen af Motorerne foretaget Forbedringer, som forventes at ville medføre et endnu gunstigere Oljeforbrug.

I Dampskibe i Troperne og særlig i det røde Hav er der paa Grund af den høje Temperatur paa Fyrpladsen som Regel og ofte med et større Kulforbrug Vanskelighed ved at holde normal Damp paa Kedlerne, hvorfor Skibets Fart formindskes. Med Motorskibe er Forholdet det modsatte. Den tykt flydende Olje, som anvendes til Dieselmotorerne, fortyndes i Troperne med det Resultat, at den avtømatiske Indsprøjtning virker bedre, og Oljeforbruget formindskes, medens Gennemsnitsfarten tillægger.

En Fordel ved Dieselmotoren i Sammenligning med Dampmaskinen er, at en eller flere af Cylindrene, der alle arbejder uafhængig af hverandre, i paakommende Tilfælde øjeblikkelig kan sættes ud af Virksomhed, uden at Skibet

af den Grund behøver at stoppes. Der har i Troperne ingen Vanskelighed været ved at holde Motorerne afkølet med Sø- eller Flødvand. Et Dampskib maa særlig efter flere Dages Ophold i Havn bruge fra 12 til 24 Timer for at faa Damp paa Kedlerne og derved Maskinen arbejdsdygtig, hvorimod Maskinen i et Motorskib er arbejdsdygtig med faa Minutters Varsel.

Et Dampskibs Kedler med dertil hørende Rørledninger etc. kræver som oftest betydelige Udgifter til Vedligeholdelse. Kedlerne er, naar et Dampskib bliver ældre, dets svage Punkt, som sædvanlig kræver de største Reparationer og den første Fornyelse. Det samme gælder den Del af Skibet, som ligger nærmest om Kedelpladsen, saaledes Bunden og Siderne, der forholdsvis hurtig tæres af Rust saavel paa Grund af den Varme, Kedlerne udstråler, som ved den Fugtighed, der findes i Kullene og paavirker Skibssiden paa de Steder, hvor Kulbeholdningen befinder sig. Disse Forhold bortfalder i et Motorskib, som ikke har Kedler behov. Bundtankene, som i et Dampskib benyttes til Ballast, som i Reglen bestaar af Søvand, der fremkalder ødelæggende Rustdannelser, anvendes i Motorskibe til Opbevaring af Brændselsolje, som beskytter imod Rustdannelse, hvilket har særlig Betydning paa de Steder, som er vanskelig tilgængelige for almindelig Vedligeholdelse.

Fundamenterne og de faste Dele af Maskinen i et Motorskib er sværere end de tilsvarende Dele i en Dampmaskine og mindst ligesaa holdbare. Dieselmotoren har færre indvendig arbejdende Dele og er derfor mindre kompliceret end Dampmaskinen. De ydre arbejdende Dele af Motoren er ikke mere udsat for Brud end en almindelig Dampmaskines tilsvarende Dele. »Selandia«, som gjordes færdig under vanskelige Forhold midt i Vinterens Hjerte, har haft færre af de saakaldte Børnesygdomme end forskellige af Kompagniets Dampskibe paa deres første Rejser. De mindre Mangler, f. Eks. ved »Selandia«s Udstødningsventiler, er afhjulpet, og de indvundne Erfaringer er draget til Nytte ved Bygningen af de senere Motorer.

Af det, der foreligger til Bedømmelse, fremgaar, at Dieselmotorens saavel faste som arbejdende Dele har lige saa stor Levedygtighed som Dampmaskinens, og at Vedligeholdelse og Fornyelse af de arbejdende Dele næppe vil overslige de tilsvarende Dele paa Dampmaskinen.

Motorens og den medførte Brændselsoljes mindre Vægt sammenlignet med Vægten af Maskine og Kul i Dampskibe har ved den derigennem forøgede Lastevne f. Eks. for »Selandia«s Vedkommende givet forøgede Fragtindtægter og har tillige medført den betydelige Fordel, at dette Skib har kunnet passere Flodbarren ved Bangkok saavel for indgaende som for udgaende med et tilsvarende større Kvantum Ladning, der ellers skulde have været lægtret.

Ikke alene er Tidstab undgaaet ved ikke at skulle indtage Kul, men Skibenes Renholdelse har været lettere og Besparelse er indvunden i Henseende til Vedligeholdelse med Farve etc.

»Selandia«s Resultater har forøget Interessen for Dieselmotoren som Drivkraft i Skibe, og navnlig i England og Tyskland bygges for Tiden Skibe til Fremdrivning med Dieselmotorer af forskelligartet Konstruktion, særlig de saakaldte Totaktsmotorer. Motorerne i Skibene af »Selandia«-Typen samt i de Motorskibe, Kompagniet for Tiden lader bygge, er alle Firetaktsmotorer, men medens Selandias Motorer har 16 Cylindre, der tilsammen udvikler 2.500 indicerede Hestekræfter, har Motorerne til de Skibe, Kompagniet har under Bygning, kun 12 Cylindre og optager mindre Plads, men udvikler større Kraft. Saaledes skal »Finonia«s 12 Cylindre tilsammen kunne udvikle 4.100 indicerede Hestes Kraft. Totaktsmotoren optager mindre Plads end Firetaktsmotoren, men har, saa vidt det kan skønnes, et større Oljeforbrug.

Udviklingen i Henseende til Bygningen af Motorskibe afhænger fremfor alt af Oljeforsyningen. Motorskibe til

Koffardifart er derfor foreløbig henvist til Ruter, hvor Olje kan erholdes særlig paa saadanne Vilkaar, at den kan konkurrere med Kul. Desuden er Anvendelsen af Skibsmotoren til Fremdrift endnu begrænset til Skibe indenfor en vis Størrelse og Fart.

Det forenede Dampskibsselskab

har udsendt Regnskab og Beretning for 1912.

Beretningen udtaler bl. a.: Aaret 1912 maa betegnes som et for Skibsfarten meget gunstigt Aar, og de gode Konjunkturer, som har hersket paa saa godt som alle Markeder, er selvfølgelig ogsaa i betydelig Grad kommet Selskabet til Gode. Rute-farten kan dog aldrig i saa vid Udstrækning som den frie Fart drage øjeblikkelig Fordel af en almindelig Fragtsigning, da der i overvejende Grad arbejdes efter fastsatte Tarifer og med Kontrakter, som først efterhaanden kan bringes i Samklang med et stigende Marked.

Den engelske Kulstrejke medførte store Tab for Selskabet til Trods for, at man var vel forberedt og havde saa store Lagre overalt i Indlandet, at alle Ruter kunde opretholdes uden Afbræk under hele Strejken. I Udlandet var derimod alle Kontrakter om engelske Kul suspenderet under Strejken, og Selskabet var henvist til Forsyning i det aabne Marked til meget høje Priser.

Den nordamerikanske Fart har med Hensyn til Passagerbefordringen stillet sig omtrent som i 1911, og Taksterne har været gode, da det fredelige Samarbejde mellem de transatlantiske Linier har været fortsat. Godsmængden baade fra og til Amerika har været tilfredsstillende.

Den sydamerikanske Fart har været særdeles tilfredsstillende. Det havde været ønskeligt at anbringe mere Tonnage i denne Fart, men den store Godsmængde paa de nordamerikanske Ruter har modvirket Bestræbelserne i saa Henseende.

De europæiske Ruter har med forøget Tonnage været drevet efter samme Plan som hidtil, dog har Farten til Levanten i Efteraarsmaanederne under Balkankrigen været saa godt som indstillet. Der var imidlertid god Beskæftigelse for Levanttonnagen paa de øvrige Ruter, og den europæiske Fart har som Helhed givet et meget smukt Resultat til Trods for, at Arbejdervanskelighederne i London gav betydeligt Tab for London-Ruterne.

Eksportruterne har til Trods for en ringe Fremgang i Flæskeeksporten og en forøget Passagertrafik vist Tilbagegang. Det skyldes især, at de forhøjede Fragter ikke har kunnet dække det fra 1. April ophævede Statstilskud, og dertil kommer yderligere de stærkt stigende Driftsudgifter.

Den indenlandske Fart er drevet i noget større Omfang end hidtil og med betydelig forøget Materiel, idet det store, ny Dampskib »Aarhus« er indsat paa Ruten Kjøbenhavn—Aarhus og Dampskibet »Koldinghus« paa Ruten Kjøbenhavn—Fredericia—Kolding, samtidig med, at der har fundet en almindelig Forskydning af det allerede anvendte Materiel Sted til Fordel for de fleste andre Ruter. Det kunde ikke forventes, at en saa betydelig Udvikling af Materiellet straks skulde forrente sig; men den Fremgang, der har fundet Sted, varsler dog godt for Fremtiden.

Ved Aarets Udgang er den med Regeringen siden 1893 bestaaende Kontrakt om Farten Kalundborg—Aarhus opsagt af Selskabet til Ophør fra 1ste April 1913. Ruten har aldrig været særlig rentabel, og paa Grund af de stærkt stigende Udgifter giver den nu et direkte Tab i Driften. Da det imidlertid kan berede Regeringen Vanskeligheder med den korte Opsigelsesfrist at skaffe passende Materiel, har Selskabet tilbudt at fortsætte Driften indtil videre.

Farten paa Færøerne og Island har vist lignende Resultat som Aaret forud. Der er afsluttet Kontrakt med den islandske Regering for Aaret 1913 om Genoptagelse af Kystfarten.

Lægtertrafikken har været drevet i lignende Omfang som tidligere.

Flaaden bestod ved Aarets Begyndelse af 118 Dampskibe (heri indbefattet 8 Bugserfartøjer) og 14 søgaaende Lægtre med en samlet Brutto-Reg.-Tonnage af 152,394 Tons. Antallet af Fartøjer ved Udgangen af 1912 var 125 Dampskibe (heri indbefattet 8 Bugserfartøjer) samt 35 dækkede Pramme med en samlet Brutto-Reg.-Tonnage af 163,715 Tons.

Under Bygning ved Aarets Udgang var foruden den ny, store Amerikadamp »Frederik VIII«, endnu fem Dampskibe. Endvidere er efter 1. Januar ét Dampskib sat under Bygning, ligesom man har erhvervet to af Dampskibsselskabet »Hafnia«s Skibe.

Som meddelt i Aarsberetningen for 1911 er Selskabet fra 1. Januar 1912 overgaaet til ved Selvforsikring at overtage en Del af Risikoen.

Af Regnskabet fremgaar, at Bruttoindtagten af Skibene har været Kr. 33,519,220, Nettooverskudet er Kr. 6,985,526, hvoraf Kr. 2,487,150 afskrives paa Skibenes Kapitalkonto og c. Kr. 75,000 paa Lægtre, Pramme, Inventar m. m. Tantiømen til Bestyrelse, Direktion og Personale andrager Kr. 442,210, medens Kr. 1,500,000 henlægges til Reservefonden. Til Aktionærerne udbetales 8 pCt., eller Kr. 2,400,000, medens Kr. 189,064 overføres til næste Aar.

Skibenes Kapitalkonto andrager nu Kr. 28,224,100. Reservefonden er nu Kr. 8,001,762, eller c. 10 pCt. af Aktiekapitalen.

I Fjor, da Aktiekapitalen var 5 Mill. Kr. mindre, var Nettooverskudet Kr. 5,389,900. Der henlagdes da ligeledes 1½ Mill. Kr. til Reservefonden og afskrevet op imod 2 Mill. Kr., medens Aktionærerne fik 6 pCt.

Vejrovsigt over Nordatlanterhavet for April Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Luftryk paa 30°—40° N. Br. og 50°—60° N. Br. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Br. betyder dette, at de vestlige Vinde gennemsnitlig er bleven svagere, og at østlige Vinde forekommer næsten lige saa hyppigt som i Marts og Maj, i hvert Fald betydelig hyppigere end i Januar og Juli. Den laveste Barometerstand mellem Kanaalen og New York træffer Damperne i April lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Luftrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften. Ihi herved begyndes i den østlige Del Dannelsen af det høje Luftryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de ækvatoriale Grænser baade for NØ.- og SØ.-Passaten kun i ringe Grad deres geografiske Beliggenhed i Sammenligning med Marts Grænserne. SØ.-Passaten overskrider dog ved Midten af Oceanet Ækvator noget.

Hvad Kystvindene angaar, da kan man paa den evropæisk-afrikanske Side paa Madeira og Fastlandet Syd efter regne med en støt NØ.-Passat fra Midten af April. Ved Sierra Leone Kysten er Vinde fra NNV. endnu fremherskende, Vindstille forekommer ofte og vestlige og sydvestlige Vinde nu og da. Den tørre Aarstid er her til Ende. Øst for Kap Palmas begynder i April under SV.-Monsunen den store Regntid paa den saakaldte Elfenbenskyst. De vestafrikanske Tornados forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Br. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som 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 atter fra 50°—40° N. Br. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Br. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCt.; Syd for 30° N. Br. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taage. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts, navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst, og i Maine Bugten. En betydelig Tiltagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Br. er denne Taagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Br. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i den biskayiske Bugt, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Lufttemperaturen.

I s. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Br. og 44° V. Lgd. til 42° N. Br. og 53° V. Lgd.; i hvert Fald skærer den udgaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da frentgaar det af de indtil 17. Marts modtagne Meldinger, at der i Februar fandtes større Ansamlinger af Drivis Øst og Syd for New Foundland samt paa New Foundlandsbanken. Svære Ismasser viste sig senere ved Kysten af Nova Scotia. Hovedsagelig bestod den rapporterede Is af Ismarker og undtagelsesvis af Bjerge. To Bjerge rapporteredes saa langt Øst for Banken som 47°, N. Br. 43°, V. Lgd. I enkelte Tilfælde foraarsagede Isen store Driftsforstyrrelser, saaledes maatte en Damper paa 46° N. Br. og 50° V. Lgd. gaa 60 Sm. mod Syd for at finde en Gennemgang mod Vest. En anden Damper kom ved Kap Breton Island (St. Lawrence Bugten) fast i Isen.

Fragtmarkedet.

Paa faa Undtagelser nær ligger de forskellige Markeder flovere. Der er først og fremmest Sortehavet, Azow etc., som stadig har mærkværdig lidt at byde paa, medens fragtsøgende Tonnage er rigelig, og da en Del gaar ballastet gennem Suez-Kanalen, har det haft til Følge, at Befragterne fra Indien, Birma etc. har sat deres Rater ned og vist ikke har haft overdrevne Vanskeligheder ved at

skaffe sig Baade til de lavere Rater. Middelhavshjemfragterne er fremdeles daarligere, da den store Mængde Dampere, som kommer ned med Kul, virker deprimerende. For prompt Lastning ligger endvidere Østersøen meget flov med stor Knaphed paa Laster, men pr. f. o. w. og senere er der ingen Mangel, og naar Petersborg, Kronstadt og en Mængde Havne i Botten genaabner omkring 1ste Maj og fremefter, vil dette forhaabentlig give Luft og fremkalde en Bedring. La Plata har bedret sig i Ugens Løb og ligger nu højere med fast Tendens for de nærmeste Maaneder. Nordamerika viser ingen videre Forandring og ligger jævnt roligt. Der noteres fremdeles ikke saa faa Kornlaster. For Kulfragternes Vedkommende er at bemærke, at de ligger flovere til Østersøen, omtrent uforandret til Middelhavet og fastere til Sydamerika paa Basis af 16/3 Wales/River Plate. Der sluttedes i øvrigt som følger i den forløbne Uge:

Østen. Soyabønner fra Vladivostok 33/6 til Bremen pr. 10.—25. April, Hull 30/ pr. prompt. Palmekærner fra Madras-Kysten 26/3 (nett terms) til Marseille, April, 30/ Marseille og Hamburg, option 500 Tons uafskallede til 51/3, April—Maj. Ris Birma 23/6 U. K. eller Kontinentet (O. C.), 23/ Holland pr. April. Rismel Saigon/Bremen og/eller Hamburg 28/6 én, 29/3 begge Havne, 25. April—15. Maj. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 17/6 à 18/ pr. Maj, 17/ pr. April. Erts Bombay 19/ til Barrow, April/Maj. Port Pirie/Antwerpen 31/6 pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn efter almindelig Skala Kherson, Nikolajeff eller Odessa/London eller Rotterdam 9/1½, Weseren 9/4½, Hamburg 9/7½, 3 d. mindre for Byg, prompt. Paa Dødvægtbasis fra samme Pladser 9/6 Rotterdam, 10/ Hamburg, prompt. Taganrog/Rotterdam 10/9, prompt. Efter Skala Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 8/9 à 9/3, 3 d. mindre Byg. Azow/Rotterdam 10/3, Weseren 10/6, prompt. Fra Poli 12/6 N. C. eller »any«, 13/ Hamburg pr. prompt. Kustendje/Antwerpen 8/, Begyndelsen April (800 Tons daglig Lastning). Salt Eupatoria/Reval 13/6 pr. April (3.500).

Middelhavet. Erts Algier/Rotterdam 4/7½ (3,700), Carthage/Glasgow 6/9 (2,800). Garrucha/Rotterdam 5/3 (store Baade med 1,000—1,200 Tons daglig Lastning og Losning). Svovl Sicilien/Kotka, Walkom og Wiborg 9/9 pr. April—Maj (3,200). Fosfat Bona/Rotterdam 5/3 (5,000) med 600—600 daglig, 8/6 Sousse/Memel (2,500) for Erts. Bilbao/Rotterdam 4/9, Tyne Dock 4/6, Middlesbro 4/10½, Cardiff 4/4½, Newport 4/9, Calais 5/3, alt pr. prompt.

Nordamerika. Korn fra Baltimore til Rotterdam eller Avonmouth 2/9 (26,000 Qrs.) pr. Slutningen af April, 2/7½ pr. Maj—Juni, option anden udsøgt Havn 2/8¼, Kjøbenhavn 2/10½. En ganske prompt Damper sluttedes til 3/4½ Rotterdam direkte. Fra Montreal til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 2/9 pr. Juli. Kasseolie fra New York eller Filadelfia/Japan (to Havne) 28 Cents pr. April, 27 Cents pr. Juni—Juli, to Havne Grækenland 26 Cents pr. Slutningen April. Planker fra Bay of Foundy til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 52/6 pr. Maj, fra Miramichi 55/ til Liverpool, Maj-Afskibning. Tømmer fra Golfen 162/6 pr. Maj til River Plate. Savannah/Riga og/eller St. Petersborg 52/6 én, 55/ begge Havne, April—Maj. Timecharter paa Staterne, enkelte Trips, 4/3 à 4/6 Dødvægt, Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

Sydamerika. Fra Buenos Aires eller La Plata 20/ à 20/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) til U. K. eller Kontinentet pr. prompt, fra Santa Fé 22/9 O. C. pr. prompt og 22/6 pr. 10. Maj—10. Juni og fra San Lorenzo Grænsen 22/ à 22/6 O. C. pr. prompt. Bahia Blanca 20/ U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, prompt Afskibning.

Østersøen har kun uhyre lidt at byde paa for prompt Lastning. Nominelt er Raten 9 d. Havrebasis Rotterdam fra Libau eller Windau, 10½ d. London eller

Hull, 1/ Dunkerque. For Kortprops Libau/Tyne blev betalt 26/ pr. Favn, prompt. Fra Riga, Reval eller Windau betales for Hør c. 20—21 Frs. til Ghent, 22—23 Dunkerque. Sukker Danzig/London c. 5/6, Liverpool 6/6 à 7/3, alt efter Størrelse og Position. Pr. f. o. w. og senere noteres fremdes en Mængde Laster, men Fragterne er for Øjeblikket gennemgaaende en Del lavere end tidligere.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 6/3 Libau (1,650), 6/ à 6/3 Norrköping, 4/9 Memel (1,600), 4/9 Holtenua (1,700), 5/ Helsingør (1,500), 5/ St. Nazaire, 5/3 Bordeaux, 6/9 Lissabon, 9/ à 10/ Palermo (1,700), 11/6 Venedig (5,500), 9/ Las Palmas (2,000). Hull har betalt 5/9 pr. f. o. w. til Kronstadt, 5/10½ til Pernau. Fra Firth of Forth betales 6/ Riga (2,000), 5/9 à 6/ Libau (1,400—1,800), 5/9 Königsberg n. Br. (1,500), 5/9 Sundsvall (2,500), 5/1½ Odense (1,400), 5/7½ Randers (900), 9/3 à 9/6 Genua. Fra Cardiff eller Newport 7/ Stockholm (1,650), 6/ Lissabon (2,800), 8/3 Gibraltar (1,200), Frs. 10—10¼ Algier, 10¾ Marseille, 9/3 Genua, 11/6 Venedig, 8/9 Malta, 10/6 Port Said, 8/6 Las Palmas og 16/3 River Plate.

(Skrevet den 1ste April 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der fremdeles Mangel paa lønende Fragter for straks Afskibning. Danmark har enkelte Kornlaster til Frankrig og England, men Belingelserne er daarligere: Tyskland har ikke Anvendelse for Sejlere for Kornlaster. Sydsverig noterer enkelt Havrelast til Frankrig. Østnorge har vedvarende nogle Is- og Feldspathlaster, men til lave Rater, der ikke giver Anledning til Forretning, idet Rederne foretrækker at afvente Vandaaabning i Bottenhavene. Rusland udbyder kun ganske lidt af Trælaster samt enkelte Foderstofflaster, men er uden Kornlaster. Bottenhavene maa betegnes som uforandrede, men Befragterne forsøger at trykke Raterne, specielt pr. f. o. w., hvor der ikke er mange Laster.

Returfragter Vest fra er for Kullasters Vedkommende mattere end i forrige Uge, £ 7 à 8 pr. Keel til danske og tyske Havne, medens Clayfragterne holder sig bedre til Østersøen.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet for Tiden overordentlig stille næsten overalt. Nordtyskland er ret sparsom med Kornlaster og tager helst kun Skibe for Maksimum Kwanta. Rostock slutter til 4 Mk. for Rug, Stralsund, Greifswald noget lignende. Stettin er betydelig flovere; bl. a. er sluttet Kul til Rønne 3¾ Mk. Lübeck har nogle Sallaster i Markedet til Danmark og Sverig til c. 4 Mk. Hamburg er i den senere Tid livligere og omlader nu en Del paa Bekostning særlig af Kjøbenhavn. Sverig er stadig uforandret med nogenlunde tilstrækkelige Ladninger, men til uforandret forholdsvise lave Rater, undtagen til Hamburg, hvortil 5 Mk. for Gadesten vedblivende er at faa. Sundhavnene har flere Lervare-Ladninger baade til Danmark og tyske Østersøhavne, dog særlig fra Höganäs. Danmark er fra Provinserne ualmindelig stille, og heller ikke Kjøbenhavn er særlig flot; der sluttedes derfra for Byg til Slesvig-Holsten 3½ og 3¼ Mk., Majs til Præstø og Stege 13 Øre, Rønne 14 Øre, Svanke 16 Øre, samt Hvede til Trelleborg 13 Øre, Odense 3¼ Kr. og Klid til Stettin 5½ Mk.

Generalforsamlinger.

De C. K. Hansen'ske Dampskibsselskaber

holdt den 10. ds. Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Steiu.

Dannebrog.

Den korresponderende Reder, Generalkonsul Johan Hansen, mindedes Firmaets Seniorchef, afdøde Generalkonsul Johan Hansen

og Grosserer Robert Hansen, der begge hver for sig havde gjort et stort og dygtigt Arbejde indenfor Firmaet. (Forsamlingen sejser sig.)

Derefter aflagde Generalkonsulen Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Aaret 1912 hører til de Aar, der maa indskrives med gyldne Bogstaver i Skibsfartens Historie. En saadan Højkonjunktur, som har hersket overalt i det forløbne Aar, og som end ikke trods Vanskeligheder og Uroligheder af forskellig Art har vist noget alvorligt Tegn paa Nedgang, er enestaaende og tyder paa, at Handelen over hele Verden har hvilet paa en solid og sund Basis, hvilket i øvrigt ogsaa fremgaar af den betydelige Forøgelse, som Omsætningen paa mange Steder udviser.

Svingningen indenfor Fragtmarkedet kom ikke som nogen særlig stor Overraskelse. I de sidste Aarsberetninger har jeg gentagne Gange peget paa, at man, omend med smaa Skridt, atter nærmede sig de gode Tider. At lempe sig efter Omstændighederne og søge saa vidt muligt i de gode Aar at hjælpe paa de mindre gode, vil vel for bestandig blive den fornuftige Trampreders Politik, hvorimod i daarlige Aar at forde bestemte Afskrivninger paa Bekostning af et beskedent Udbytte og til Gengæld i gode Aar at fastholde samme Afskrivninger, aldrig kan passe til de Vilkaar, under hvilke et Dampskibsselskab i almindelig Fragtart maa arbejde.

Kulstrejken i England og Krigen mellem Italien og Tyrkiet med den deraf følgende Afsperning af Dardanellerne og senere hen Urolighederne paa Balkanhalvøen har for mange Rederier foraarsaget betydelige Ophold og Tab.

Fra forskellige Sider er udtalt, at den Højkonjunktur, som i Virkeligheden vedvarer endnu, ikke vil kunne holde sig længe paa Grund af den enorme Forøgelse af Tonnage, der finder Sted ved Nybygninger over hele Verden. At der bygges og bygges meget, er sikkert, men om Byggeriet endnu har antaget saa usunde Dimensioner som for en Række af Aar tilbage, er dog højest tvivlsomt. Det gaar en Del udenlandske paa samme Maade som vore hjemlige Rederier, ja, som mit eget Firma, at man ikke ønsker med de nuværende høje Priser for ny Dampere at binde sig, men langt foretrækker at komme af med nogle af de gamle Baade til gode Priser og konsolidere Selskaberne, inden Nedgangstiderne igen sætter ind. De store Tal, der figurerer i Statistikerne over Skibbygningen, har sikkert deres væsentligste Aarsag i Bygningen af Petroleumstaukskibe og Rutebaade med stor Tonnage, medens der næppe af almindelige fragtsøgende Dampere vil blive sat saa stort et Antal i Vandet, at dette i en nogenlunde overskuelig Fremtid kan ventes at have en adælgende Virkning.

Hvor længe den nuværende Højkonjunktur vil holde sig, lader sig ikke sige. Trods forskellige Svingninger i Vinterens Løb, og nægtet enkelte Markeder for Tiden ligger ret rolige, arbejdes der dog stadig til udmærkede Fragter, og man er sikkert ogsaa fra Købmandsstændens Side forberedt paa, at man for den kommende Sæson vil opretholde nogenlunde den samme Basis som i Fjor. Med andre Ord, hvis ikke de politiske Forhold skulde fremkalde en Katastrofe i Evropa, eller der skulde tilståde et eller andet, som ikke paa Forhaand lader sig beregne, synes der al Grund til at vente sig et Aar, der stærkt vil nærme sig, ja maaske endog komme paa Siden af det forløbne Aar, og at man derfor efter den Konsolidering og de Afskrivninger, som har fundet Sted i de sidste Par Aar, tør nære gode Forventninger for indeværende Aar.

Hvad Dampskibsselskabet Dannebrog aagaar, har vi ikke ment at burde benytte os af den givne Tilladelse til at udvide Aktiekapitalen med to Millioner Kroner, men at nøjes med en Udvidelse paa en Million, med hvilken Handelsbanken erholdt delvis Betaling for de tidligere Dampskibsselskab Atlantic tilhørende Baade.

Det vil erindres, at de samlede Værdier, som overtoges fra Dampskibsselskabet Atlantic, udgjorde c. 3,700,000 Kr., hvoraf den ene Million udbetales i Aktier i Dampskibsselskabet Dannebrog, medens de Kr. 2,700,000 blev staaende som Kassekredit. Selskabets Kassekredit var paa forrige Aars Regnskab c. Kr. 700,000 og er i Aar lidt over Kr. 1,200,000, saaledes at hele Resten er afbetalt af Driftsoverskudet for det forløbne Aar.

Dampskibsselskabet Dannebrog har ligesom Dampskibsselskabet Neptun benyttet Lejligheden til at sælge to Skibe, der er bortsolgt til akkurat den Værdi, hvortil de efter saa mange Aars Tjeneste er bogført.

Driften for alle tre Selskaber i al Almindelighed er foregaaet normalt, og med Undtagelse af den oversøiske Fart, der i væsentlig Grad er foreget ved Anskaffelsen af de store Dampere, der har givet os Lejlighed til at vise Flaget rundt omkring i Verden mere end tidligere, har Skibene ellers været benyttet i de sædvanlige Ruter i Nord- og Østersøen, Middelhavet, Hvidehavet og paa Nord- og Sydamerika.

I Betragtning af det gode Resultat har vi anset det for rigtigst paa dette Regnskab at henlægge et Beløb til en Klassifikations- og Reparationskonto.

Endvidere har vi i Samraad med en særlig sagkyndig Beregner fra Statsanstalten for Livsforsikring ment at burde foreslaa, at der henlægges ekstraordinært til Pensionsfondet for Selskabernes Funktionærer.

Endelig har vi ment at burde gaa til det Skridt at forelægge Aktionærerne Forslag til ny Vedtægter, nægtet vi i Fjor foretrak tielov muligvis var bleven til Virkelighed. Da der ikke foreløbig at vente dermed, indtil det i Rigsdagen beroende Forslag til Ak-

(Fortsættes omstaaende.)

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erhoides for 10 Ore paa Søkort-Arkivet, København. K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

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

I. Østersøen.

- 505. Sverrig. Ystad. Lystønde udlagt og flyttet.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13/343. Stockholm 1913.)
 Lystønden ved *Ystad Rev* er nu udlagt og flyttet c. 150 m S. t. W. $\frac{1}{2}$ W. hen. c. $55^{\circ} 24\frac{3}{4}'$ N. $13^{\circ} 49\frac{1}{2}'$ E.
 (Kort Nr. 160.)
 („Se Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/426. København 1913.)
- 506. Sverrig. Åhus. Klokketønde flyttet.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13/342. Stockholm 1913.)
 Klokketønden er flyttet c. 140 m SW. efter c. $55^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ N. $14^{\circ} 24'$ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/22. København 1913.)
- 507. Sverrig. Gotland. Hoborgs Rev. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13/315. Stockholm 1913.)
 Lys- og Fløjtetønden ved *Hoborgs Rev* er atter tændt. $56^{\circ} 51\frac{1}{2}'$. $18^{\circ} 07\frac{1}{2}'$ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/473. København 1913.)
- 508. Sverrig. Kopparsternarne Fyrskib atter udlagt og flyttet.**
 Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Stockholm* er *Kopparsternarne Fyrskib* atter udlagt. Samtidig er Fyrskibet flyttet til $58^{\circ} 35' 00''$ N. $19^{\circ} 08' 40''$ E.
 (Kort Nr. 205.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/352 og Nr. 2/26. København 1912 og 1913.)

I nednævnte Afstande og Retninger fra *Sabine Pass East Jetty Fyr* er udlagt:
 1) *Sabine Pass Channel* Nr. 4, c. 770 m $184\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. S. $\frac{1}{4}$ E.) 2) Nr. 6, c. 300 m $216\frac{1}{4}^{\circ}$ (misv. SW. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) 3) Nr. 8, c. 410 m 314° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ W.) 4) Nr. 10, c. 910 m 333° (misv. NW. t. N.) 5) Nr. 12, c. 1450 m $338\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. NW. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) 6) Nr. 14, c. 1,07 Sm 341° (misv. NW. t. N. $\frac{5}{8}$ N.) 7) Nr. 16, c. 1,3 Sm 342° (misv. NW. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) 8) Nr. 18, c. 1,7 Sm $342\frac{3}{4}^{\circ}$ (misv. NW. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) 9) Nr. 20, c. 2 Sm $343\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. NW. t. N. $\frac{7}{8}$ N.)

10) Nr. 22 er udlagt $326\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. NW. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Sabine Pass Entrance* Forfyr og $353\frac{3}{4}^{\circ}$ (misv. N. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Wreck of Clifton*. 11) Nr. 24 er udlagt 114° (misv. E. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) fra Karantæne-Stationen og 162° (misv. SE. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Sabine Pass Fyr*. 12) Nr. 26 henholdsvis 54° (misv. NE. $\frac{1}{8}$ E.) og $167\frac{1}{4}^{\circ}$ (misv. S. t. E. $\frac{3}{4}$ E.) fra sidstnævnte Punkter. 13) Nr. 28 er udlagt $326\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. NW. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Sabine Pass Entrance* Forfyr og $175\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. S. t. E. $\frac{1}{8}$ E.) fra *Sabine Pass Fyr*. 14) Nr. 30 er udlagt $263\frac{3}{4}^{\circ}$ (misv. W. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra *Sabine Pass Fyr* og 320° (misv. NW. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Sabine Pass Entrance* Bagfyr. 15) Nr. 32 er udlagt $273\frac{3}{4}^{\circ}$ (misv. W. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Sabine Pass Inner Bagfyr* og $156\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. SE. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra *Port Arthur Canal Fyr*.

Channells Spiritønder Nr. 2 A, 2 B, 4, 6, 8, 8 A, 10, 10 A, 10 B, 12, 12 A, 12 B, 14, 14 A, 16, 18, 18 A og 20 er inddraget.

Sabine Pass Fyr: $29^{\circ} 43' 04''$ N. $93^{\circ} 51' 00''$ W.

552. Venezuela. El Roque. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 363. London 1913.)

El Roque Fyr er nu et hvidt Blinkfyr, der viser et Blink hver 2 s. Flammens Højde: 84 m. Synsvidde: 19 Sm. $11^{\circ} 56\frac{1}{2}'$ N. $66^{\circ} 40\frac{3}{4}'$ W.

553. Haiti N.-Kyst. Kap Haïtien. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/683. Berlin 1913.)

Vraget af Skonnerten *Pendleton Satisfaction*, hvis Skrog og Master er over Vandet, ligger c. 180 m 287° (misv. W. t. N. $\frac{5}{8}$ N.) fra Tønden paa E.-Siden af *Mardi Grass Rev* ved Indløbet til *Kap Haïtien* Havn. c. $19^{\circ} 48' N$. $72^{\circ} 11' W$.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

554. Sardinien N.-Kyst. Volpe Bugt. Pori Grund eksisterer ikke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 377. London 1913.)

$3,6$ m Grunden, der var rapporteret $0,62$ Sm 222° (misv. SW. $\frac{5}{8}$ W.) fra S.-Enden af den største *Poveri Ø*, er forgæves eftersøgt. $41^{\circ} 05' 06''$ N. $9^{\circ} 34' 12''$ (eng. Kort 163.)

555. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. E.-Pas. Belysning forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 78/195. Genova. 1913.)

De 2 Lanterner paa E.-Enden af Dæmningen er ombyttet med et rødt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 5 s., Lyn $0,5$ s., Mørke 1 s., Lyn $0,5$ s., Mørke 3 s., Lysevne: 7 Sm. $44^{\circ} 04' 48''$ N. $9^{\circ} 52' 44''$ E. Fyret paa *Santa Teresa Pynt* er ombyttet med et grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 5 s., Lyn $0,5$ s., Mørke 1 s., Lyn $0,5$ s., Mørke 3 s., Lysevne: 7 Sm. $44^{\circ} 04' 54''$ N. $9^{\circ} 52' 53''$ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/468. København 1913.)

556. Sicilien W.-Kyst. Trapani. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/661. Berlin 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa *Palumbo Skær* ud for *Trapani* skal snart ombyttes med et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn $0,2$ s., Mørke 4 s., Samtidig slukkes Fyret paa *Øen Colombara*. *Palumbo Fyr*: $38^{\circ} 00' 41''$ N. $12^{\circ} 29' 22''$ E.

509. **Sverrig. Fyrskibe udlagt.**
Hjelge Telegram fra Lodskaptajnen i *Gåffe* er følgende Fyrskibe atter udlagt:
1) *Grepen*, 60° 28' 10" N. 18° 17' 38" E. 2) *Grundkullen*, 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E. 3) *Vastra Banken*, 60° 53' 48" N. 17° 55' 10" E. 4) *Finngrundet*, 61° 01' 50" N. 18° 31' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{1}{62}$ og $\frac{1}{63}$ og $\frac{1}{64}$. København 1913.)
510. **Tyskland. Stolpebank Vrag almærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/697. Berlin 1913.)
Paa *Stolpebank* ligger et Vrag paa c. 54° 54 $\frac{1}{2}$ ' N. 16° 31 $\frac{1}{2}$ ' E.
En Mast med et Flag og en hollandsk Vimpel rager c. 2 $\frac{1}{2}$ m ud af Vandet. c. 100 m fra Vraget ligger en grøn Vragtønde med N.-lig Topbetegnelse i 17 m Vand.
511. **Tyskland. Odebank Sømærke beskudiget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/698. Berlin 1913.)
Tønden *Odebank Ost* har mistet den øverste Trekant af Topbetegnelsen. 54° 18',⁹ N. 14° 50',⁴ E.
512. **Tyskland. Adler-Grund Fyrskib atter udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/698. Berlin 1913.)
Adler-Grund Fyrskib er atter udlagt. 54° 50' N. 14° 22',³ E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{12}{483}$. København 1913.)
513. **Tyskland. Greifswalder Boddén. Gahlkower Hage. Tønde udlægges.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/637. Berlin 1913.)
Ved Forsaarsudlægningen 1913 udlægges en hvid Spirtønde, mærket „*Gahlkower Haken N*“, i 6 m Vand ved N.-Spidsen af *Gahlkower Hage*. Tøndens nøjagtige Plads vil senere blive bekendtgjort. c. 54° 09' N. 13° 32' E.
514. **Tyskland. Darsserort. Tønde flyttes og ombyttes.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/637. Berlin 1913.)
Den hvide Baaketønde *Darsserort O* skal flyttes c. 0,3 Sm E. efter, samtidig vil den blive ombyttet med en hvid Lys- og Klokketønde, mærket „*Darsserort O*“, med E.-lig Topbetegnelse. Tønden skal vise rød Et-Blink hver 12 s, Blink 4 s, Mørke 8 s. Tøndens nøjagtige Plads vil blive nærmere bekendtgjort. Baaketønden: 54° 29 $\frac{3}{4}$ ' N. 12° 33' E.
(Kort Nr. 139, 157, 160 og 235.)
515. **Tyskland. Lübeck. Trawe. Belysning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/638. Berlin 1913.)
1) Paa den nedre Signalpæl er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 4 s, Blink 1,5 s, Mørke 2, s. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 8 Sm. 53° 53' 59" N. 10° 47' 02" E.
2) Følgende røde Blinkfyrt har faaet forstærkede Lysvinkler med en Synsvide paa 9 Sm i Farvandets Rekning:
a) *Stempfen* Nr. 5 i Pejlinger fra 156° til 166°;
b) *Teschower Pfahl* i Pejlinger fra 48° til 60°;
c) *Hüllenspfahl* i Pejlinger fra 225° til 239°.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{31}$. København 1913.)

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

516. **Sverrig. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet. Klokketønde atter udlagt.**
(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 13/329. Stockholm 1913.)
Kullagunnarstorpsgrundet Klokketønde er atter udlagt og Vintersømærket ind-draget. 56° 06 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 36' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{7}{219}$. København 1913.)
545. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Tampa Bugt. Afmærkning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 11/718. Washington 1913.)
1) *Southwest Shoal* Spidstønde Nr. 18 er flyttet c. 300 m SW. i og ligger nu 221° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Long Key* høje Kant og 251 $\frac{3}{4}$ ' (misv. W. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Egypton Key* Fyrt. 2) *Palatine Shoal* vandret stribe Spidstønde er flyttet c. 275 m S. i og ligger nu henholdsvis 234° (misv. SW. $\frac{3}{8}$ W.) og 272 $\frac{3}{4}$ ' (misv. W.) fra samme Punkter. *Egypton Key* Fyrt: 27° 36' 04" N. 82° 45' 40" W.
546. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. St. George Sund. Tønder udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 10/640. Washington 1913.)
I St. George Sund er udlagt følgende Tønder:
1) *Marsh Point Spit* Stumpønde 1 i 5 m Vand ved N.-Spidsen af Grunden ved Indersiden af *Swash Channel*, 251 $\frac{3}{4}$ ' (misv. W. t. S. $\frac{7}{8}$ S.) fra *Dog Island* høje Kant og 167° (misv. S. t. E. $\frac{3}{8}$ E.) fra *Crooked River* Bagfyrt. 2) *Royal Bluff Shoal* Spidstønde 2 i 5 m Vand ved SE.-Kanten af Grunden henholdsvis 256° (misv. W. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) og 183° (misv. S.) fra samme Punkter. *Crooked Island* Bagfyrt: 29° 49' 42" N. 84° 42' 05" W.
547. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. St. George Sund. Carabelle River Entrance Ledefyrt. Advarsel.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 11/719. Washington 1913.)
Carabella River Entrance Ledefyrt markerer ikke Midten af den ydre Del af den ny gravede Kanal og bør derfor ikke benyttes uden lokal Kendskab. 29° 50' 38" N. 84° 40' 09" W.
548. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt. Cut-off-Channel. Belysning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 11/720. Washington 1913.)
2 hvide, faste Ledefyrt, som leder gennem *Cut-off Channel*, der nylig er gravet fra Baake 16 til Mundingen af *Mobile* Floden, er tændt. Forfyret staar i c. 1,8 m Vand 750 m 278 $\frac{3}{2}$ ' (misv. W. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Battery Gladden* Fyrt. 30° 40' 11" N. 88° 01' 50" W.
Bagfyret staar $\frac{1}{3}$ Sm 13 $\frac{1}{4}$ ' (misv. N. $\frac{1}{4}$ W.) fra Forfyret i c. 1 m Vand.
Fyrt Nr. 22 er nedlagt. Baaken bliver saaende.
549. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South-west Pass.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 10/641. Washington 1913.)
I *Southwest Pass* er tændt følgende Fyrt:
1) *Double Bayou* hvide, faste Fyrt paa NW.-Siden af Passet, 5,88 Sm 40 $\frac{1}{4}$ ' (misv. NE. $\frac{7}{8}$ N.) fra *Southwest Pass* Fyrt.
2) *Scotts Canal* hvide, faste Fyrt paa NW.-Siden af Passet, 2,88 Sm 208 $\frac{3}{4}$ ' (misv. SW. t. S. $\frac{7}{8}$ S.) fra *Head of the Passes* Fyrt, der ligger paa 29° 08' 34" N. 89° 15' 05" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{47}$. København 1913.)
550. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South-west Pass. Fyrt flyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 11/721. Washington 1913.)
Southwest Pass East Jetty Fyrt er flyttet c. $\frac{1}{2}$ Sm ud ad Søen til.
Fyret staar nu paa Ydersiden af E.-Molen. Flammens Højde: 16 m. Rød Fyrtbaake. 28° 54' 25" N. 89° 25' 36" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{7}{250}$. København 1913.)
551. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Sabine Pass. Afmærkning forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 10/642. Washington 1913.)
Paa E.-Siden af den gravede Kanal mellem Molerne ved *Sabine Pass* er følgende Spirtønder udlagt i 4,5 à 6 m Vand:

538. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt Indsejling. Five Fathom Bank Fyrskib SE. Vrag borttaget. („Notice to Mariners“ Nr. 10/634. Washington 1913.) Vraget af *City of Georgetown* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 38° 47' 04" N. 74° 33' 49" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/414. København 1913.)

539. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib. Forandring opsat. („Notice to Mariners“ Nr. 11/707. Washington 1913.)

Winter Quarter Shoal Fyrskib vil ikke blive forandret for 1ste Juli 1913. 37° 55' 25" N. 74° 56' 22" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/2906. København 1912.)

540. Forenede Stater i Nord-Amerika. North-Carolina. Pamlico Sund. Hatteras Barney Slue og Cross Shoal Fyrs Karakter. („Notice to Mariners“ Nr. 10/636. Washington 1913.)

Barney Slue Fyr er et rødt, fast Fyr. Rød Fyrbaake. 35° 13' 05" N. 75° 43' 45" W.

Cross Shoal Fyr er et hvidt, fast Fyr. Sort Fyrbaake. 35° 13' 05" N. 75° 44' 10" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/130. København 1912.)

541. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Winyah Bugt. Tønder inddraget. („Notice to Mariners“ Nr. 10/637. Washington 1913.)

I *Winyah* Bugt er følgende Tønder inddraget permanent:

1) *South Jetty Channel* Spidstønde 8. 2) *New Cut Upper End* Spirtønde 14. *Winyah* Bugt: 33° 12' N. 79° 12' W.

542. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Bull Bay Fyr nedlagt. („Notice to Mariners“ Nr. 11/713. Washington 1913.)

Bull Bay Fyr er nedlagt. 32° 55' 34" N. 79° 33' 52" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/2369. København 1912.)

543. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns River. Fyr forandret. („Notice to Mariners“ Nr. 11/715. Washington 1913.)

1) *Clapboard Creek* Bagfyrt er nedlagt. 2) *Browns Creek* Fyr Nr. 3, som var midlertidig nedlagt, er genopført c. 105 m N. for sin tidligere Plads og paa den modsatte Side af Løbet. Fyret er Forfyr i *Clapboard Creek* Ledefyrlinie. Fyret har nu Nr. 8 og viser rødt Lys; Fyrtbygningen er rød. 3) *New Berlin Cut* Bagfyrt er flyttet c. 365 m 210° hen og er nu tillige Bagfyrt for *Clapboard Creek* Ledefyrlinie. 4) *New Berlin Cut* Forfyr er flyttet c. 27 m 30° hen. *St. Johns River*: 30° 24' N. 81° 25' W.

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

544. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida W.-Kyst. Big Marco Pass. Tønder flyttet. („Notice to Mariners“ Nr. 10/638. Washington 1913.)

Big Marco Entrance lodret sribede Stumpstønde er flyttet c. 365 m SE. i og ligger nu i 5 m Vand c. 1½ Sm 221½° (misv. SW. ½ S.) fra *Big Marco Pass* Fyr. *Channel* lodret sribede Spidstønde er flyttet c. 365 m NW. i og ligger nu i 1,8 m Vand c. 1 Sm 228¾° (misv. SW. 1/8 W.) fra *Big Marco Pass* Fyr, som ligger paa 25° 57' 59" N. 81° 44' 52" W.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

517. Kattegat. Kullen W. Vrag uskadeliggjort. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Malmö* er Vraget af Damperen *Urania*, som ligger 5 Sm 266° (misv. W. ½ N.) fra *Kullen* Fyr, uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 12 m. Vraglystønden er inddraget, men Vragprikken bliver staaende indtil videre. *Kullen* Fyr: 56° 18' 06" N. 12° 27' 11" E. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210, 211 og 247.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/221. København 1913.)

518. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vrag afmærket. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5^s, Lyn 0,5^s, Mørke 4,5^s, er udlagt c. 100 m S. for den NW. for *Anholt* sunkne Skonnert. Skonnerten stævrer mod NW.; Masterne er c. 8 m over Vandet; over Dækket er Dybden 6 m. Vraget ligger i 12 m Vand c. 12 Sm 121° (misv. SE. 3/8 E.) fra *Østre-Flak* Fyrskib. Omtrentlig Plads: 56° 52¼' N. 11° 12¼' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/475. København 1913.)

519. Sverrig. Kattegat. Malö NW. Kaggebådan. Vrag afmærket. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 13/344. Stockholm 1913.)

En Skonnert er sunket c. 100 m E. for *Kaggebådan*. Stortoppen er 0,3 m under Vandet.

En grøn Vragprík er udsat tæt E. for Vraget. *Kaggebådan*: 57° 21' 28" N. 11° 55' 05" E.

520. Danmark. Limfjorden. Oplysning om Fyr og Vandstand. 1) *Thyborøn-Kanal* Ledefyr er tændt. 2) Lystønden *Thyborøn* Nr. 1 er atter paa Plads. 3) *Gaastholm-Løb* Ledefyr er slukket og Lystønderne *Thyborøn* Nr. 2 og Nr. 3 er indtil videre inddraget.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa *Havrevlen* 4,5 m, i *Svanholm-Løb* 1,8 m, i *Kobbersø-Løb* 2,4 m, i *Sælhandeholms-Løb* (det nydannede Løb) 2,3 m; *Gaastholm-Løb* er lukket. Der er saaledes for Tiden 2,3 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

(Danske Lods, Side 111 og 112. Havne-Lods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 56 60, 61, 62 og 63. Søm.-Fort. Side 33.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/476. København 1913.)

521. Nordsøen. Humber NE. Drivende Vrag. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 65/613. s-Gravenhage 1913.)

Den 24de Marts 1913 er et drivende Vrag af et Sejlskib med 2 Master over Vandet observeret 47 Sm NE. for *Spurne* Fyrskib, som ligger paa c. 53° 34' N. 0° 13' E.

522. Norge. Rusholmen Fyr SE. t. E. Grund fundet. (Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren. Nr. 2. Kristiania 1913.)

I W.-Kant af *Rusholmen* Fyrlampes hvide Lysvinkel der er synlig i Pejlinger fra 325° til 332°, er fundet en Grund med 4 m Vand. Fyret: 69° 47' 35" N. 18° 08' 35" E.

523. Norge. Gjeitungen Fyr midlertidig slukket. („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 2. Kristiania 1913.)

Gjeitungen Fyr er beskudiget af Søen og slukket. Det forbliver slukket indtil videre. 60° 34' 45" N. 4° 47' 50" E.

524. Danmark. Graadby. Dybde aftaget. Ved den røde Spidstønde III i *Graadby* har der fundet Tilsanding Sted. Tønden ligger nu i 2,5 m Vand. I Retning 323° (misv. NW. t. N. 3/4 N.) fra Tønden er Dybden 2,5 m i en Afstand af 30 m og 5 m i en Afstand af 60 m fra Tønden. Dybderne svarer til Middelspringtidts Lavvande. Stedet vil blive nærmere undersøgt og eventuelt atter blive uddybet. Tønde III: 55° 26' (48") N. 8° 17' (23") E.

(Kort Nr. 230 og 245. Danske Lods, Side 95. Søm.-Fort., Side 10.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

525. Tyskland. Helgoland NE. Vrag. Advarsel.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/711. Berlin 1913.)

Vraget af Torpedobaden NE for *Helgoland* ligger paa c. 54° 14 1/4' N. 7° 58 1/2' E. Den grønne Vragtønde ligger i 17 m Vand c. 100 m N. t. E. fra Vraget.

Et Blægningsfartøj, som arbejder ved Vraget, fører et rødt Flag mellem Masterne eller i hvid Lanterne over 1 grøn Lanterne; Ankerlanterne og Heklanterne føres. Stedet maa om muligt ikke besøjes; i hvert Fald maa man i Nærheden af det kun gaa langsomt og uden at manøvrere.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/400. København 1913.)

526. Tyskland. Elbe I Fyrskib NW. Vragafmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/705. Berlin 1912.)

Vragtønden ved Vraget af Roldskibet *Glennalton*, som ligger c. 3,5 Sm 307° (misv. NW. 3/8 N.) fra Fyrskib *Elbe I*, er ombyttet med en grøn Vraglys- og Klokketønde, mærket „*Wrack*“, med W.-lig Topbetegnelse. Lystønden viser grønt Et-Blink hver 7,5 s, Blink 2,5 s, Mørke 5 s. Man maa ikke stole paa, at Lystønden brænder. c. 54° 02 1/2' N. 8° 10 1/4' E. (Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/480. København 1913.)

527. Tyskland. Elben. Köhlbrand. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/645. Berlin 1913.)

Paa *Köhlbranddick*, S.-Siden af *Elben*, er midlertidig tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. Fyrmast: 53° 32' 03" N. 9° 56' 42" E.

528. Tyskland. Weser. Bremerhaven. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/710. Berlin 1913.)

Paa *Bremerhaven* Red er sunket en Tjalk ud for Indløbet til *Neuer Hafen* i 5 m Vand, c. 50 m 194° (misv. SW. t. S. 3/4 S.) fra det grønne Fyr paa S.-Molen.

En grøn Vragtønde, mærket „*Wrack*“, med W.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 20 m SW. for Vraget. Tønden viser grønt Lys med En-Formørkelser.

Skibe til og fra *Neuer Hafen* skal holde W. om Vragtønden. 53° 32' 47" N. 8° 34' 23" E.

529. Tyskland. Jade. Minsener Sand Fyrskib ombyttes midlertidigt. Taagesignal forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/713. Berlin 1913.)

I Begyndelsen af April 1913 ombyttes *Minsener Sand* Fyrskib paa Grund af Efter-syn midlertidigt med et Reserverfyrskib, der har samme Fyrkarakter og Dagmærker.

Fra den 5te April indtil Reserverfyrskibet inddrages, gives Taagesignal med Horn i Et-Sted hver 30 s, Stød 5 s, Pause 25 s. Kommer Taagesignalet i Uorden gives Taagesignal med Klokke, To-Slag hver 30 s, og endvidere et Knaldsignal hver 5 m, c. 53° 49' N. 8° 05' E.

530. Frankrig. Dunkerque. Passe de Zuydcoote. Hills Bank Tønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 117/727. Paris 1913.)

Hills Bank røde Spidstønde Nr. 2 med Kegle ligger nu paa 51° 06' 42" N. 2° 29' 15" E.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

531. Island. Fyr kan skjules af Støvtaage.

Paa given Foranledning henledes de Søfarendes Opmærksomhed paa, at der ofte, navnlig om Efteraaret med Fralandsvind, kan ligge Støvtaage over Landet, saa at Fyrene ikke ses, skønt det er sigtbart til Søs. Særlig kan dette finde Sted for *Rijsstangi*, 66° 32 1/4' N. 16° 12' W, og *Langanes*, 66° 22 1/2' N. 14° 32 1/4' W., Fyrs Vedkommende.

Bemærkningen om Sandflugt i „Islandske Lods Side 176“ gælder derfor ikke alene for S.-Kysten, men tillige for hele Kysten rundt Island.

(Islandske Lods, Side 43, 33 og 136. Fyr-Port., Side 148—154 samt Nr. 641 og 642.)

532. Frankrig. Gironde. He Verte. Lystønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 103/639. Paris 1913.)

Den sorte Lystønde Nr. 59 ved *He Verte* Banke er flyttet c. 300 m SE. i; den ligger nu paa 45° 05' 10" N. 0° 39' 55" W.

533. Bermudas Øerne. Grassy Bugt Indsejling. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 170. London 1913.)

Ved en ny Opmaaling af Indsejlingen til *Grassy Bugt* er der N. for *Spanish Point* og paa S.-Siden af Løbet, fundet en Del Grunde.

Desuden er der fundet en 1,2 m Grund 0,82 Sm 90° (misv. E. t. S.) fra det ydre Hus paa N.-Pynthet af *Clarence Cove* i en Afstand af 0,1 Sm fra Kysten. *Clarence Cove*: 32° 18 1/4' N. 64° 47 3/4' W.

534. Bermudas Øerne. Hamilton Havn. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/676. Berlin 1913.)

Gennem *Two Rocks Passage* fører nu en 6,1 m dyb, gravet Rende i Retning 104° (misv. SE. t. E. 7/8 E.) til *Hamilton Havn*.

De 2 hidtidige, hvide Ledebaeker for dette Farvand og begge Stumpfønderne paa N.-Siden af *Two Rocks Passage* er borttaget.

Følgende 3 Steder er opført Baaker: 1) 0,08 Sm 181° (misv. NE. t. N. 3/8 N.) fra Fyret paa N.E.-Enden af *Sheep Øen*. 2) 0,49 Sm 111° (misv. SE. t. E. 1/4 E.) fra samme Fyr. 3) 1,44 Sm 84 1/2° (misv. E. 1/2 S.) fra samme Fyr. Fyret: c. 32° 17' N. 64° 48' E.

535. Bermudas Øerne. Ireland. Belysning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/677. Berlin 1913.)

Paa *Øen Ireland* brænder nu følgende Fyr:

1) Et hvidt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 46° til 124° og fra 223° til 253°, paa Midten af *Bascule Broen*, 0,14 Sm 197° (misv. SW. t. S. 5/8 S.) fra den tydelige Skorsten. Synsvide: 2 Sm. c. 32° 19' N. 64° 49 3/4' W.

2) Et rødt, fast Fyr 0,07 Sm 271 1/2° (misv. W. t. N.) fra det under 1 nævnte Fyr. Synsvide: 2 Sm.

3) Et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 322° til 350°, paa Dokportens N.-lige Støtte, 0,08 Sm 319° (misv. NW. t. N. 1/4 N.) fra det under 1 nævnte Fyr. Fyret leder fri at alle Grunde ved Indsejlingen til *Cut Landingsplads* og Indløbet til Dokbassinet under *Bascule Bro*. Synsvide: 2 Sm.

4) Et rødt, fast Fyr 0,02 Sm 26° (misv. NE. 7/8 N.) fra det under 1 nævnte Fyr. Synsvide: 2 Sm.

5) Et rødt, fast Fyr paa S.-Siden af Indløbet til Dokken paa Hovedet af Dokbassinets *Bølgebryder*, 0,29 Sm 72° (misv. E. 3/4 N.) fra det under 1 nævnte Fyr.

6) Et grønt, fast Fyr paa N.-Siden af sidstnævnte Indløb, paa S.-Enden af *Camber Bølgebryder*, 0,29 Sm 58 1/2° (misv. ENE.) fra det under 1 nævnte Fyr.

536. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Manana. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 10/631. Washington 1913.)

Taagesignalet paa *Øen Manana* gives nu med Sirene, Tre-Stød hvert Minut, Stød 3 s, Pause 8 s, Stød 3 s, Pause 8 s, Stød 3 s, Pause 35 s.

Skulde Sirenen komme i Uorden, vil der blive givet Taagesignal med en Klokke. 43° 45' 47" N. 69° 19' 37" W.

537. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New London. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 11/704. Washington 1913.)

Vraget af *Massachusetts*, der laa SW.-lig for *New London Ledge* Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *New London Ledge* Fyr: 41° 18 1/4' N. 72° 04 3/4' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/334. København 1913.)

557. Italien S.-Kyst. Kap Santa Maria di Leuca W. Ugenti. Lystønde udlægges.
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 78/191. Genova 1913.)
 Den 15de April udlægges — saafremt Vejforholdene tillader det — en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 0,6^s, Mærke 5,4^s, i 10 m Vand paa S.-Siden af *Ugente* Grund. Tønden skal ligge c. 1,95 Sm 207° (misv. SW. t. S.) fra *Moza* Taarn og 157 1/2° (misv. S. t. E. 1/2 E.) fra *S. Giovanni* Taarn. 39° 49' 38" N. 18° 08' 50" E.

558. Italien E.-Kyst. Piave Vecchia Indsejling. Vrag.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/663. Berlin 1913.)
 Et Vrag med en Mast over Vandet ligger c. 5,9 Sm 125° (misv. SE. 1/8 E.) fra *Piave Vecchia* Fyr, der ligger paa c. 45° 28' 7 N. 12° 35' 1 E.

559. Tyrkiet. Saloniki Bugt. Oplysning om Vrag og Fyr.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/664. Berlin 1913.)
 1) Vraget i *Saloniki* Bugt ligger c. 800 m 287° (misv. WNW.) fra Fyret paa S.-Enden af *Bølgebryderen* og ikke som tidligere opgivet.
 2) Fyret paa *Kap Kara Burun* lyser for Tiden ind imod *Saloniki* Havn til Hjælp for udgaaende Skibe, men det er skjult ud imod Søen, for at forhindre Skibe i at løbe ind om Natten. 40° 29' 30" N. 22° 49' 45" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/2867. København 1912.)

560. Tyrkiet. Dardanellerne. Nagara Pynt. Ak-Bach. Tønde sunket.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 12/665. Berlin 1913.)
 Tønden ved *Ak-Bach* Banke er sunket. c. 40° 11 3/4' N. 26° 24 1/2' E.

561. Tyrkiet. Marmorhavet. Doghan Arslan. Fyr slukket.
 Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er *Doghan Arslan* Fyr Fyrskibet *Doghan Arslan* slukket indtil videre. 40° 30' N. 26° 52 1/4' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

562. England. Bekendtgørelse om Skydning.
 Ifølge Meddelelse til Marineministeriet sker Bekendtgørelse om Skydning i Farvande omkring de *britiske* Kyster paa følgende Maade:

„Naar Skydeøvelser skal finde Sted i Farvande omkring de *britiske* Kyster, bliver dette iforvejen bekendtgjort, og saadanne Bekendtgørelser bringes til Søfartens Kundskab, bl. a. i de Skydepladsen nærmest liggende Havne, hvor de vil være at finde paa Steder, hvor saadanne Folk, der skønnes at have Interesse af at være bekendt med Tidspunktet og Stedet for Øvelserne, færdes, som f. Eks. paa Havnemesterkontorerne, de mest løjnefaldende Steder ved Havnen, Toldkontorerne, Fiskernes Efterretningskontorer, Politikontorerne, Fisketorve, Dokmestrenes Vagthuse, Portene til Kystvagtstationerne o. l.
 Dette meddeles herved til Efterretning for *danske* Skibsførere, derunder Førere af *danske* Trawlere, der fisker i de paaagældende Farvande.“

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. April 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		119 1/2	119 3/4
Danmark	108 3/4	-109 1/2	109
Norden	113 3/4	-114	113 3/4
Gorm			
Carl	114	3/4	114 1/2
Dannebrog	124 1/2	-125	124 1/2
Skjold	104	3/4	104 1/4
Urania			36
Neptun	121 1/2		121
Dampsk. af 1896	121 1/2	-3/4	121 1/4
Heimdal	124		123 3/4
Østasiatiske	130 3/4		130 3/4
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	121 3/4	-122	121 3/4
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	86 3/4	-87 1/2	86 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats		85	85 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		83	85
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		89 1/4	91 1/4
4% — — — 2. Serie		93	94
4% — — — 1.		94 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.		89	91
4% — — —		91 1/2	91 1/2
3 1/2% Landkreditk.	91 1/4		91 1/4
4% Østift. Kreditf.		92 3/4	94 3/4
		91 1/2	92

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
	Nationalbank			142 1/4	144
Privatbank			104 1/2	105
Landmandsbank	137 1/2	-3/4	137 1/2	137 3/4
Handelsbank	140 1/4	-1/2	140 1/4	140 1/2
Grundejerbank			15 1/2	15 3/4
Burm. & Wain	87	1/4	87	87 1/4
Helsingørs Jærnsk.				
Sukkerfabr.			227 3/4	228 3/4
Bryggeri Aktier	209 1/4	-1/2	209 1/4	209 1/2

Vekselkursær d. 2. April 1913.

	avista	10 d. d.
	Sælger	Køber
Hamburg	89.30	89.10
London	18.28	18.28
Paris	72.45	
Amsterdam	150.65	
Wien	75.60	

Notering paa Berlins Børs d. 1. April 1913.

Russiske Noter	215.30
4% Russiske Consols	89.70
3 1/2% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	97.10
5% Rumænske Stats	99.10
4% — — 1890	92.50

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

„Forenede Dampsk.“ 100,000, „Danmark“ 336,000, „Norden“ 196,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 84,000, „Skjold“ 92,000, „Urania“ 40,000, „Dampskib. af 1896“ 108,000, „Heimdal“ 28,000, „Gorm“ 186,000, „Neptun“ 60,000, „Dansk-russisk“ 546,000, „Østasiatisk“ 76,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 346. Cochin China, Saigon River—Kua Tien Entrance. **Mirador point—New light established.** Position. At a distance of about 65 yards, northward, from the position of the former light, which has been discontinued. Lat. 10° 16' N., long. 106° 46' E. — Abridged description. Lt. F. Gu., 34 ft., vis. 7 m. — Details: Character: A fixed green light. — Elevation, 34 feet. — Visibility, 7 miles. — Structure: White framework, 34 feet in height. — Remarks. The column from which the former light was exhibited has been removed. — (Notice No. 346 of 1913, dated 18th March.) — Charts affected. No. 1016, Saigon or Don nai river. No. 1261, Saigon river to Kam ranh bay. — Publications. — List of Lights, Part VI, 1913, No. 742. China Sea Pilot, Vol. II, 1912, page 187.

No. 339. Eastern Archipelago, Celebes—Tomini Gulf. **Pentadu approach—Reef reported.** Position. At a distance of about 2¹/₁₀ miles, 213° (S. 31° W. Mag.), from the east extreme of Tomelo island. Lat 0° 25' 55" N., long. 122° 4' 50" E., on chart No. 900. — Depth. Not ascertained. — Variation, 2° E. — (Notice No. 339 of 1913, dated 17th March.) — Charts affected. No. 900, Tiamuta harbour to Tanjong Taladenggi. No. 942 a, Eastern archipelago, eastern portion. — Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 380.

No. 340. Japan—Inland sea. **Takami jima—Wrecks westward of.** (1) Position. At a distance of 12 cables, 287° (N. 68° W. Mag.), from the summit (1052 feet) of Takami jima. Lat. 34° 19' 00" N., long. 133° 38' 47" E. — Description. Wreck of a sailing vessel with 2 masts showing above water. — (2) Position. At a distance of 11¹/₁₀ cables, 304° (N. 51° W. Mag.), from the summit (1052 feet) of Takami jima. Lat. 34° 19' 20" N., long. 133° 39' 3" E. — Description. Wreck of a sailing vessel with mast showing above water. — Remarks. The positions given above are those on chart No. 128. — Variation, 5° W. — (Notice No. 340 of 1913, dated 17th March.) — Charts affected. No. 128, Channels between Bingo nada and Ozuchi jima. No. 2875, Nakai (Inland sea). — Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 450.

HUSK at
JENS KJELDSSEN
 fører alt **Herreekvipering** paa Lager
 til de billigste Priser.
Vestervoldgade 5.

„Kend Dit Skib“.
 En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
 af Mr. Thomas Waltons Bog »Know your own ship«.
 Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankestejners Eftf.,
 Hr. William Jensen, Toldbodvej.
 Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

KELVIN-MOTOREN
Guldmedaille 1912.
 Specielt egnet til Fiskefartøjer, drittsikker og enkel.
 Talrige anbefalinger foreligger.
 Katalog & Prislister ved Henvendelse til Repræsentanten
CARL C. BRANTH, St. Annæ Plads 16.

Haandbog i praktisk Sømandsskab
 af Skibsfører J. Kusk Jensen.
 Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
 Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
 og hos Forhandlerne.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

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,
 Carlsbøltermann, København.

A/S Randers Rebslaaeri
 Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers
 Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
 alle Dimensioner.
Jærn- og Staalouge
 til Skibsbrug og Elevatorer.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjåders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496
 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

TILSALGS.:
 Flere tyske **Silde-Logger**, Eg, 63 til 87 Register-ton. Pris med Inventar 3000 til 5000 Mark.
 Nærmere Oplysninger ved
JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur,
HAMBURG, Ferdinandstrasse 29.

synes nogen Udsigt til, at dette Forslag vil fremkomme i denne Samling, har vi ladet Selskabernes juridiske Konsulent udarbejde et Forslag til ny Vedtægter, der saa nær som muligt holder sig til de Fordringer, der i den kommende Aktielov kan ventes at ville blive gennemført, i Forbindelse med, hvad vi med vor mangeaarige Erfaring anser for praktisk. Forelæggelsen af de ny Vedtægter vil snarest finde Sted.

Derefter aflagde Generalkonsulen Regnskabet, som har været omtalt her i Bladet. Aktionærerne faar 15 pCt. af Netto-overskudet der er Kr. 2.525.170, medens Kr. 1.730.000 afskrives paa Skibene og Kr. 100.000 henlægges til Klassifikationskontoen.

Paa Foranledning af en Aktionær oplyste Generalkonsulen, at Kassekrediten i de forløbne to Maaned er nedbragt med en halv Mill. Kr., og at den nok vilde blive mere end betalt i Løbet af Aaret.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Husejer Møller udtalte nogle Mindeord over den afdøde Generalkonsul og lykønskede Sønnen til, at han saa smukt var traadt i Faderens Fodspor som Leder af et stort Foretagende.

Højesteretssagfører Stein oplæste derefter Udkastet til ny Love, som dog ikke kunde endelig vedtages, da Generalforsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Det væsentligste ny er dette, at der fremtidig kommer en Bestyrelse i Selskaberne. Forslaget gaar ud paa, at der skal være fem Bestyrelsesmedlemmer. Forslaget vedtoges enstemmigt af de Tilstedeværende. En ny Generalforsamling vil snarest blive indkaldt.

Bestyrelsen valgtes paa Generalforsamlingen i Dag, men vil kun komme til at fungere, saafremt Lovene vedtages paa den kommende Generalforsamling.

Efter Generalkonsul Johan Hansens Anbefaling valgtes Havnhygmester H. C. V. Møller, Generalkonsul Otto Hecksher, Grosserer Hans Tegner, Kommandør G. Andersen og Højesteretssagfører Stein.

Dampskibsselskabet af 1896.

For »Dampskibsselskabet af 1896«s Vedkommende aflagedes den samme Beretning som for Dannebrog. Regnskabet udviser et Netto-Overskud paa Kr. 921.327, hvoraf Aktionærerne faar 15 pCt., medens Kr. 550.000 afskrives paa Skibene.

Dampere Tuborg kolliderede i Juli Maaned med en engelsk Damper »Petrel«, der sank med en kostbar Ladning. Noget Tab vilde Selskabet lide, men da man havde assureret i Lloyd, var der ikke Grund til at tro, at det blev et større Tab. Skibet havde været arresteret et Par Maaned, hvad der jo ogsaa havde bragt Driftstab.

For Regnskabet gaves Decharge.

Ogsaa i dette Selskab fremlagdes Udkast til ny Love, som vedtoges, men som atter skal forelægges en Generalforsamling.

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes flv. Skibsfører Jacob Holm, Kommandør C. Carstensen, Grosserer Hans Tegner, Direktør V. T. Hein og Vicekonsul Chr. Hennings.

Neptun.

Den korresponderende Reder henviste til den for Dannebrog's Vedkommende aflagte Beretning, idet han dog omtalte Salget af to af Selskabets Skibe, hvoraf det ene var meget gammelt, det andet temmelig lille. Salget havde indbragt godt Kr. 30.000 mere end Skibenes bogførte Værdi.

Derefter fremlagdes Regnskabet, der udviser et Netto-Overskud paa Kr. 722.261. Heraf faar Aktionærerne 15 pCt., medens Kr. 440.000 anvendes til Afskrivninger.

Lovudkastet vedtoges ligeledes i dette Selskab, og til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Regeringskonsulent, Statsraad Rud. Schou, Grosserer V. Skovgaard Petersen, Kaptajn M. Kühle, Grosserer Gustav Hecksher og Kontorchef A. Brünnicke.

Dampskibsselskabet »Torm«

afholdt den 4. ds. Generalforsamling paa Hotel Phoenix.

Bestyrelsens Formand, Direktør Schmiegelov bød velkommen. Overretssagfører Fenger dirigerede.

Forretningsfører C. Kraemer aflagde Beretningen.

I Følge Beslutning paa den ekstraordinære Generalforsamling den 19de Juli 1912 udvidede Selskabet sin Aktiekapital fra Kr. 750.000 til Kr. 1.100.000. Udvidelsen stod i Forbindelse med, at Dampskibsselskabet Torm af Handelsbanken købte Dampskibsselskabet Botnias fem Dampere. Prisen for disse fem Dampere var Kr. 1.182.835.45. Handelsbanken betales med Kr. 350.000 Aktier i Torm, og for Restbeløbet aabnedes en Kassekredit paa Kr. 832.835.45, som den 31te December var nedbragt til Kr. 119.505.31. Købet af disse Skibe regnedes fra 1ste Januar 1912, saaledes at hele Aarets Fortjeneste indgaar i Dampskibsselskabet Torm's Regnskab.

Aaret har, som nævnt i Regnskabet, været særdeles godt til Trods for den engelske Strejke og den pludseligt indtrædende Frost i Fjor, hvilket imidlertid rigeligt ophævedes ved det se ere usædvanlige Opsving i alle Fragtmarkeder.

Heldigvis lykkedes det os at slutte de fire største Baade, lige før den engelske Strejke udbrød, med Kul til Middelhavet, og de kom først hjem igen ved Strejkens Ophør. De øvrige Skibe blev mere eller mindre berørt af Strejken.

Skibene har i Aarets Løb været beskæftiget paa Nord- og Østersøen, Kanalen, det Biscayske Hav og det vestlige Middelhav med Kul,

Træ, Korn, Hor, Træmasse, Fosfat, Frugt, Salt, Sukker, Erts, Styk-gods etc.

Uden at udtale nogen Profeti for 1913, kan det dog siges, at den Del af indeværende Aar, som er forløbet, ikke har været ringere end samme Periode i Fjor, og at Tilbudet af Fragter over Aaret er gode. Men samtidig er Driftsudgifterne steget saa godt som paa alle Omraader, ikke mindst Bunkerul, som for Tiden er væsentligt dyrere end sidste Aar, uden Udsigt til at skulle blive billigere.

Forretningsføreren aflagde derefter Regnskabet, der tidligere har været omtalt her i Bladet. Aktionærerne faar som bekendt 14 pCt. Saavel Beretningen som Regnskabet godkendtes.

Direktør Schmiegelov genvalgtes enstemmigt til Medlem af Bestyrelsen, ligesom de afgaaende Revisorer Th. Lyngbye og Fuldmægtig J. H. Schmidt genvalgtes.

Dampskibsselskabet »Heimdal«.

holdt den 14. Marts Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Werner.

Den korresponderende Reder, Martin Carl, aflagde Beretning og Regnskab.

1912 har været et Rekord-Aar for Skibsfartens Vedkommende, særlig for sidste Halvaars Vedkommende. Som i tidligere Aar var en Del af vore Skibe forud sluttet for Kontraktrejser til gode, lønende Fragter, men disse var dog betydelig lavere, end hvad vi i Løbet af Aaret har kunne opnaa i det aabne Marked, og vi har saaledes ikke faaet det fulde Udbytte af den glimrende Fragtkonjunktur.

Efter en Omtale af litte Havarier og Ophold, navnlig paa Grund af Kulstrejken, saa at der ialt var lidt et Tidstab paa 448 Dage, aflagde Rederen Regnskabet.

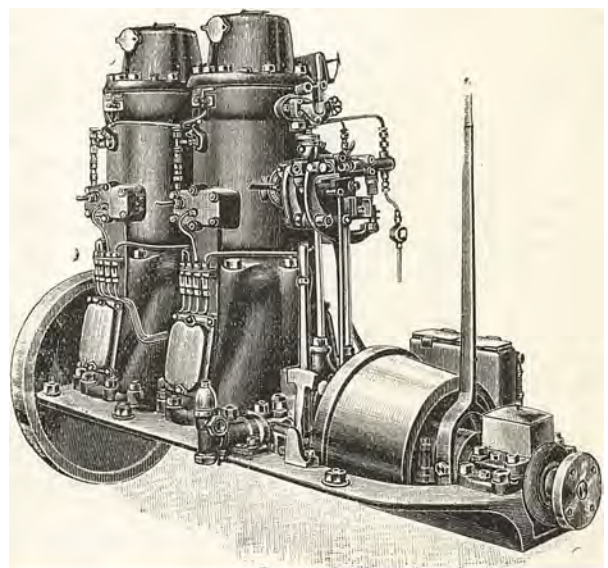
Overskudet udgør inklusive Saldo fra 1911 Kr. 921.027.90. Bestyrelsen foreslaar, at der heraf henlægges Kr. 500.000 til Reservefondet og Kr. 45.000 til et Udbytte-Reguleringsfond samt at udbetale et Udbytte af 12 pCt. Efter at samtlige Udgifter er afholdt, bliver der en Saldo af Kr. 4.959.97 at overføre til 1913.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Grosserer H. Klitgaard.

Havarier og Forlis.

Skjoldborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Floden Usk været i Kollision med den britiske Damper »Uskside«. Begge Dampere fik Skade.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, tornede den 28. f. M. ved Ankomsten til Antwerpen mod Kajen og fik Stævnen bøjet; Kajen tog ogsaa en Del Skade. Senere ved Afsejlingen fra Antwerpen kom Skibet paa Grund ved Fort Frederich, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

K'nerrepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Rita, tilhørende D. F. D. S., har i K. W.-Kavalen, paa Rejsen fra Hamburg til Aarhus, været i Kollision med tysk Dampner »Ursula«, der var paa Rejse fra Stettin til Rotterdam. »Ursula« maa reparere for Rejsen kan fortsættes. »Rita« fortsatte.

Jens, Skonnert af Thuro, der, som meddelt, kom paa Grund ved Søby og løb fuld af Vand, blev af Svitzers havet og tætnet, men er nu atter sunket og blevet Vrag.

Skonnerten, der var bygget i 1875 i Thuro, maalte 117 Netto Reg.-Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn, Kjøbenhavn, er i disse Dage solgt Skonnert »Hildegard« af Bergqvara, 139 Reg.-Tons, 220 Tons d. w. bygget i Elbing 1867, til et Konsortium i Kjøbenhavn.



Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, afg. her 1/4. — Alexandra, Nielsen, ank. her 28/3. — Algarve, Borries, ank. Marseille 29/3. — Anglo Dane, Pape, ank. her 1/4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 1/4. — Antwerpen, Madsen, ank. Ghent 30/3. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethead 30/3. — Arno, Fischer, afg. her 30/3. — Aurora, Gommessen, pass. Holtenau 1/4. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. her 1/4. — Beira, Mortensen, ank. her 29/3. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 28/3. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. Riga 29/3. — Christian IX, Holm, ank. her 1/4. — Christianssund, Andresen, afg. herfra 1/4. — Dagmar, Müller, afg. Antwerpen 29/3. — Dania, Jørgensen, afg. Grimsby 31/3. — Ebro, Lunge, ank. Antwerpen 1/4. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 31/3. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 31/3. — Hellig Olav, Holst, ank. her 26/3. — Hengest, Munck, afg. herfra 1/4. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 31/3. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Alger 28/3. — Jofantha, Kyllbeck, afg. Antwerpen 30/3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 1/4. — Kentucky, Andersen, afg. Kristiania 31/3. — Kiew, Tønnesen, ank. London 31/3. — Loire, Craignon, ank. Riga 26/3. — Louise, Larsen, ank. her 2/4. — Louisiana, Ørsted, afg. Newcastle 14/3. — L. P. Holmblad, Svane, pass. St. Catherine 1/4. — Minsk, Harder, ank. Livorno 1/4. — Nicolai II, Myhldorf, ank. Cardiff 25/3. — Nordjylland, Syeberg, ank. her 31/3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. her 15/3. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 1/4. — Oscar II, Hempel, afg. New York 27/3. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 22/3. — Perm, Gotthardt, ank. London 31/3. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 25/3. — Saga, Harsen, ank. her 23/3. — Saxo, Rasmussen, ank. Königsberg 30/3. — Seine, Le Dizes, ank. Stettin 2/4. — Texas, Clausen, ank. Buenos Aires 19/3. — Thyra, Dam, afg. Antwerpen 30/3. — Tiber, Bech, pass. Pernis 31/3. — Tomsk, Wiberg, pass. Sagress 1/4. — Tula, Therkildsen, ank. Oporto 31/3. — United States, Gottsche, ank. New York 2/4. — Virginia, Ørsted, afg. Newcastle 14/3.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 29/3. — Amalienborg ank. Montrose 30/3. — Brattingsborg afg. Bahia Blanca 27/3. — Burglum ank. New Orleans 30/3. — Danshørg ank. Libau 30/3. — Elshørg ank. North Shields 30/3. — Esrom pass. Cape Spartal 15/3. — Flynderborg afg. Drammen 29/3. — Frederiksborg pass. Sagres 27/3. — Guldborg ank. Methil 29/3. — Gurte afg. Filadelfia 28/3. — Hammershus ank. East London 13/3. — Harrildsborg afg. Dunkerque 30/3. — Hundborg afg. Korsør 30/3. — Høneborg ank. Grimsby 27/3. — Jelling ank. Caimaryra 24/3. — Jømsborg ank. Newcastle 29/3. — Jungshoved ank. Antwerpen 24/3. — Jægersborg afg. Huelva 29/3. — Kallundborg afg. Cardiff 27/3. — Kalo afg. Madeira 29/3. — Klampenborg ank. Malmö 28/3. — Kronborg ank. Rio Janeiro 30/3. — Lejre pass. Gibraltar 16/3. — Marsefishørg pass. Ushant 24/3. — Næsborg ank. Burntisland 30/3. — Randelsborg pass. Ushant 27/3. — Silkeborg ank. Graugemouth 26/3. — Skanderborg pass. Dungeness 21/3. — Skjoldborg ank. Newport 24/3. — Skodsborg ank. Barry 14/3. — Spigerborg ank. Libau 23/3. — Ste-

gelborg afg. Cardiff 26/3. — Stjerneborg afg. Port Talbot 25/3. — Søborg ank. Cardiff 30/3. — Taarnborg pass. Skagen 29/3. — Ullsborg afg. Spezia 28/3. — Uranienborg ank. Rufisque 22/3. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 29/3. — Ørkild ank. Braila 20/3.

Det Østasiatiske Kompagni. Binlang pass. Perim 26/3. udg. — Samui ank. Bangkok 26/3. udg. — Bandon ank. Göteborg 30/3. udg. — Pangan ank. Singapore 28/3. udg. — Jutlandia ank. Singapore 29/3. hjemg. — Selandia pass. Gibraltar 27/3. hjemg. — Indien afg. Hongkong 1/4. udg. — Traquebar afg. Singapore 29/3. hjemg. — Cathay afg. Alger 31/3. udg. — Chumpon ank. Bunbury 15/3. hjemg. — Kina afg. Teneriffe 21/3. udg. — Arabien ank. Antwerpen 31/3. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 23/3. hjemg. — St. Croix, afg. St. Thomas 22/3. udg. — St. Jan afg. Portland 28/3. udg.

Det Dansk Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Seabam 31/3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Manchester 26/3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Burntisland 26/3. — Russ, Petersen, afg. San Lorenzo 28/2. til Göteborg. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Norresundby 20/2. til Buenos Aires. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Newcastle 18/3. — Michail Outchoukoff, Harbor, afg. Buenos Aires 5/3. til Stockholm. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, ank. Amsterdam 27/3. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 29/3. til Avonmouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Ahus 26/3. til Buenos Aires. — Newa, Dahl, afg. Bahia Blanca 7/3. til Göteborg.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, afg. Malaga 29/3. til London. — Thyra, Jessen, pass. Hanstholm 30/3. for Casablanca. — Rigmor, Udall, ank. Hull 29/3. — Nordsoen, Gram, afg. Newcastle 28/3. til Oran. — Nexos, Basse, afg. Reykjavik 28/3. til Boness. — Olga, Christensen, ank. Castellon 28/3. — Norma, Degn, ank. Calais 28/3. — Stella, Larsen, ank. Casablanca 27/3. — Gerda, Iversen, afg. Seydisfjord 26/3. til Swansea. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 1/4. — Nora, Lauritsen, pass. l'Quessant 31/3. for London. — Fylla, Brinch, ank. Kjøbenhavn 31/3. — Bodil, Jensen, ank. Fowey 31/3. — Ulla, Hansen, pass. l'Quessant 31/3. for Hamburg. — Karla, Nielsen, ank. Swausca 30/3. — Ellen, Hansen, afg. Hamburg 31/3. til Fecamp. — Laura, Lund, ank. Hamburg 30/3. — Hebe, Gregersen, ank. Antwerpen 29/3. — Marie, Nielsen, afg. Antwerpen 27/3. til Mazarron.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Neufahrwasser 27/3. — Chassie Mærsk ank. Blyth 24/3. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 21/3. — Lexa Mærsk pass. Gibraltar 20/3. — Peter Mærsk ank. Lissabon 21/3. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 23/3. — Sally Mærsk afg. Boston 17/3.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Bathurst 17/3. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Batoum 24/3. — Paris, Tholander, pass. Hirtshals 29/3. for Bandholm. — Bryssel, Kaas, afg. Pillau 29/3. til Rouen.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Norfolk 22/3. til Barbados. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Buenos Aires 25/3. — Roma, v. Thun, ank. Manchester 22/3.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Genua 30/3. — Sara, Jensen, ank. Methil 29/3. — Helene, Sørensen, afg. Odense 1/4. — Ragnhild, Schultz, ank. Haugesund 1/4. — Valborg, Hansen, ank. Tynen 30/3. — Sjælland, Svarrer, ank. Fredericia 30/3. — Estrid, Hansen, afg. Emden 1/4. — Agnete, Dam, ank. Methil 1/4. — Gunhild, Hansen, ank. Burntisland 1/4. — Hermia, Farup, ank. Methil 31/3. — Alice, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 1/4.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. Burntisland 30/3. — Skinfaxe, Faber, afg. West Hartlepool 31/3. til Dunstone. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Gedser 1/4. til Burntisland.

Dansk Rederiaktieselskab. Nordpol, Holst, afg. Rostock 2/4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Filadelfia 27/3. — Urania, Clausen, afg. Lissabon 27/3.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Norrköping 30/3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grimsby 31/3. — Holland, Poulsen, ank. Bandholm 28/3. — England, Andersen, ank. Blyth 31/3.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. New York 1/4.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Barry 2/4. — Europa, Hansen, afg. Las Palmas 28/3. — Frankrig, Friis, ank. Ardrossan 19/3.

Dampskibsselskabet af 1911. All, Clausen, afg. Kjøbenhavn 29/3.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Korsør 1/4. — Erik afg. Burntisland 27/3.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Emden 30/3. til Algiers. — Nelly, Clausen, afg. Rufisque 25/3. til Marseille. — Fanny, Eriksen, afg. Cardiff 29/3. til Lissabon. — Lilly, Sørensen, afg.

San Nicolas 29./3. til Antwerpen. — Alexy, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 28./3. — Dagny, Clausen, pass. Helsingborg 29./3. til Greenock. — Mary, Sørensen, ank. til Stockholm 30./3.

Æra. Erindring, Jensen, ank. Grimsby 28./3. — Emanuel, Svane, ank. Burntisland 28./3. — Energi, Jensen, ank. Grimsby 31./3.

Aktieselskabet Rødby Havn. Freja ank. Rødby Havn 31./3.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Travemünde 27./3. — Louise, ank. Holtenau 27./3. — John Hintze, Knudsen, ank. Holtenau 27./3. — Nestved, Madsen, ank. Kjøbenhavn 27./3. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Kiel 28./3. — Hans Peter, Holm, ank. Travemünde 28./3.

Æra. Vega, Olsen, ank. Langesund 23./3. — Adjutor, Kock, ank. Kjøbenhavn 24./3. — Christiane, Pedersen, ank. Travemünde 24./3. — Alf, Hansen, ank. Travemünde 24./3. — Argo, Clausen, afg. Dover 24./3. — Hermod, Dreimann, ank. Göteborg 24./3. — Mariane, Petersen, ank. Travemünde 25./3. — Theodor, Andersen, ank. Travemünde 25./3. — Mester, Petersen, ank. Halmstad 25./3. — Pampa, Svendsen, ank. Wismar 25./3. — Niels, Christensen, ank. Svendborg 23./3. — Argus, Jensen, afg. Boness 21./3. til Gelle. — Lorenz, Bager, ank. Swansea 25./3. — Valborg, Olsen, ank. Stege 25./3. — Fuglen, Schmidt, ank. Langesund 26./3. — Svip, Jensen, ank. Pillau 25./3. — Rosa, Ohlsen, ank. Maracaibo 25./3. — Marie, Østermann, ank. Travemünde 26./3. — Minde, Rasmussen, ank. Swinemünde 25./3. — Arietis, Andersen, ank. Memel 26./3. — Arken, Andersen, ank. Swinemünde 27./3. — Kristine, Rasmussen, ank. Holtenau 27./3. — Hertha, Krull, ank. Dingle 26./3. — Kodan, Hansen, ank. Pensacola 26./3. — I. A. Kromann,

Christensen, ank. Drobak 26./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Rodvig 27./3. — Lauritz, Følmer, ank. Aberdeen 28./3. — Venus, Haagensen, ank. Sakskjøbing 28./3. — Freden, Christensen, ank. Göteborg 28./3. — Kiane, Christensen, ank. Drobak 28./3. — Anne, Hansen, ank. Liban 28./3. — Svane, Christensen, ank. Grantonharbour 28./3. — Anna, Petersen, ank. Fowey 26./3. — Nanna, Østermann, ank. Kjøge 29./3. — Laura, Jensen, afg. Saffi 28./3. til Nantes. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Sophie, Mollmann, ank. Travemünde 29./3. — Karen, Albertsen, ank. Aalborg 29./3. — Ansgar, Jørgensen, ank. Laguna de Terminos 28./3. — Solon, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29./3. — Activ, Schmidt, ank. Halmstad 31./3. — Egir, Winther, ank. Isafjord 31./3. — Astrava, Svane, afg. Rio Grande 28./3. til Trinidad. — Maugen, Mortensen, ank. Middlesbro 28./3. — Hejmdal, Staugaard, er afg. Lissabon til Cadiz. — Salus, Andersen, ank. Brightlingsea 30./3. — Abba, Petersen, ank. Middlesbro 30./3. — Johanne, Eriksen, ank. Hobro 31./3. — Aerial, Christensen, ank. Harwich 29./3. — Johanne, Hansen, ank. Ransgate 31./3. — Caroline Kock, Rasmussen, er ank. Maracaibo. — Harris, Torsteinson, ank. Fowey 31./3. — Danmark, Nielsen, ank. Newcastle 30./3. — Fredensborg, Kishy, ank. Gullport 30./3. — Maren, Albertsen, ank. Nørkøping 29./3. — Gloria, Fabricius, ank. Göteborg 31./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 3. April 1913. — Det ostasiatiske Kompagni (Sluttet). — Det forenede Dampskibsselskab. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

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

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Fredagen den 9. Maj d. A. Kl. 1 i Hotel „Phønix“, Bredgade 37, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1912 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af et Medlem til Sejlskibsafdelingens Bestyrelse i Henhold til Lovenes § 6, 3die Stk.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.

Kjøbenhavn, den 2. April 1913.

P. B. V.

Chr. Sass.
Næstformand.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdagen den 10. April Kl. 3 Ny Toldbodgade Nr. 3 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 26. Marts 1913.

Bestyrelsen.

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

Lauritz Kirkeby.
Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tif Byen 2712 X. 1826. Laxegade 26

Cronometre repareres.

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

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED, 5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueallip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen VDRØMMEN.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

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 Klassees Skræderi og Hørreokvlipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

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

Skibshypothekbanken

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

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn.

Stiftet 1720. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124 & 1024.

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

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

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

Fjerde Søforsikringselskab lim. i København

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD.

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

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen[®]

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

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

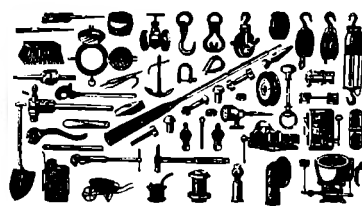
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

DET BEDSTE AF ALT!

En gros Handel og Export af
DÆKS- OG MASKINUDS TYR
af alle Slags.

Skriv efter
illustrerede
Prislistes.



Fabrikanten af:
Træ- og Jernblokke, Rørlednings Spring Buffers, Couves' automatiske Bølgedæmper, Ventilatorer, Tanker etc. etc.

Telegram-Adresse: „JUSTICE, CARDIFF“.
Code: ABC. 5te Udgave.

LOVERIDGE LTD, CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Fabriken Dansk Maskinpakning A/S Danske Maskin- og Kedeldørspakninger, billigere og bedre end Udlandets.

Faas hos alle Maskinforhandlere Landet over.

Støt dansk Industri.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

Joseph Draper jun.

Clapham Junction, London. England,

er Køber af haardt Træ, som stammer fra gamle opluggede Skibe, til Brændsel.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159

Havnegade 28, Aarhus
Al Slags Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“

AARHUS, vis à vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til Skibsprovantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmele Slagterforr. ved Havnen

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1 (lige v. Havnen)
anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL
Svendborg.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og Speditør

Gent, Belgien

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

Th. Simonsens Eftl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

„ASSENS.“ Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

„AALBORG.“ Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftl.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

„AALBORG.“ Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

„Saxkjøbing.“ Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A|S

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

A. Veltheim,

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

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet: SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvarede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

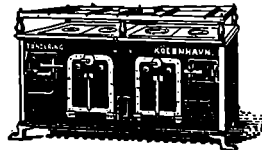
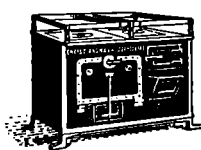
1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG.



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF: 1630.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

SOLE SHIPPERS OF BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT. & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„BUNKERING.“

THE
ANTWERP
ENGINEERING CO. LTD.
SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn. Telefon 3283.**



Nr. 423.
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering:

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

Davey & Co., London, Ltd.

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Acdav“, London.

On Admiralty List.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederikstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marsilles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnemont 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. Pettelinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. April 1913.

20. 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
 Manila - Wirerope
 Redningskrænde og
 Redningsbælter.

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

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



¶ Margarin : specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 evropæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 17, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • • Telefon 5801
-----------------------------------	---	--	---

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**


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

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

**Københavns Uddampnings- og
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS
 JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møbl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

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



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

**TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHÅ**

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

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

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

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

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

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

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

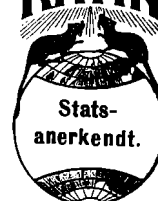
4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“

Telefon 7262.

RATIN



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

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

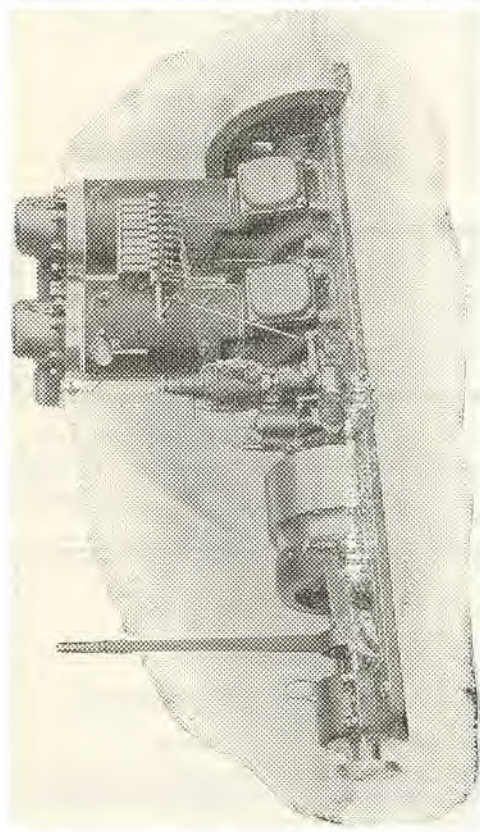
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telef. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raallemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftssikker.

Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K.
Tlf. 1621 — 3383.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Officielle Bekendtgørelser.

Antagelse af og Udkommando af frivillige Lærlinge.

Ansøgning om at blive udkommanderet som frivillig Lærling for at opnaa den til Optagelse paa Kadetskolen forlangte Søfart kan indsendes til Marineministeriet inden 15de Juni.

Skema til Ansøgning udleveres paa Forlangende i Marineministeriet, hvor nærmere Oplysning vil kunne faas paa skriftlig eller mundtlig Henvendelse.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

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

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Eksemplar af en Rapport over Trafik og Afgifter ved Panamakanalen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

2. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende russisk Instruktion med Hensyn til Opkrævning af Skibs- og Pudafigter i russiske Havne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

3. Skrivelse fra Indenrigsministeriet angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt der bør indføres Lempelser i Belingelserne for syge Søfolks Indlæggelse paa Høspital. — Skrivelsen toges til Efterretning.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart betræffende Spørgsmaalet om Foranstaltninger til Fremme af danske Erhvervsinteresser i Balkanstaterne. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af det paatænkte Vicekonsulat i Chatham M. B. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 10. April 1913.

The Baltic and White Sea Conference. Den store, internationale Redersammenslutning »The Baltic and White Sea Conference« afholder, som tidligere meddelt, den 8. og 9. ds. sit Aarsmøde i Paris.

Da Konferencen i Fjor holdt Møde i Berlin, var den vigtigste Sag paa Dagsordenen Spørgsmaalet om Etableringen af et Samarbejde mellem Konferencen og de forskellige Klubber, Rederforeninger og Assurandørforeninger i de interesserede Lande. Samarbejdet skulde navnlig bidrage til yderligere at fremme Konferencens Formaal: at skabe saa gode, ensartede Certepartier for Rederne som muligt, hvilket lettere kunde opnaas, naar Rederforeningerne eller Klubberne nægtede deres Medlemmer den Støtte, som Foreningerne ellers ydede i forskellige Tilfælde, saafremt disse ikke benyttede de Certepartier, som var vedtaget af Konferencen. Med andre Ord: det gjaldt om at finde Midler til at faa de Redere, som ikke var Medlemmer af Konferencen, eller som ved given Lejlighed kunde have Lyst til at fravige de af Konferencen aflagtede Certepartier, til absolut at følge Certepartierne.

Paa denne betydningsfulde Sag har der nu været arbejdet i et Aar, og Sagen skrider godt fremad mod sin snarlige Løsning, saa at Mr. Temperley, Konferencens juridiske Konsulent, paa Aarsmødet kan meddele, at Tanken har fundet Tilslutning fra Nordisk Skibsrederforening i Kristiania, Assuranceforeningen Skuld og Sveriges Angfartygsforening, medens Schutzverein deutscher Reder, der alt har deltaget i Revisionen af forskellige Certepartier, kan ventes formelt at indtræde i en nær Fremtid. Endvidere at Documentary Comittee, der hører ind under Chamber of shipping i London, ogsaa stiller sig imødekommende overfor Samarbejdet og har udnævnt et Udvalg, der skal deltage i Forhandlingerne med franske og belgiske Købmænd om et nyt Træcerteparti fra Østersøen og Hvidehavet.

Iøvrigt vil paa Aarsmødet foruden Træcertepartiet mange andre Certepartiets Formulering blive drøftet, saaledes Baldery-Chartret (Østersøen—Alexandria), et Generalcerteparti for Farter, for hvilke der ikke eksisterer et specielt Chartre, samt Milobalt-Chartret (mellem nærliggende Kontinental-Havne og Østersøen). Endelig vil det

saare vigtige Baltcon-Certeparti (vedrørende Kulbefragtning), der nu gælder for Østkystens engelske og skotske Havne, ogsaa søges indført for Vestkystens Vedkommende.

Vedtagelsen af Formuleringen af ensartede, klare Certepartier, saaledes at disse forlanges benyttede af Rederne, er naturligvis Hovedemnet for Forhandlingerne, men Dagsordenen omfatter ogsaa andre Punkter.

Saaledes vil Skibsmægler S a s s her fra Byen, der er Formand for Forretningsudvalget, aflægge Aarsberetningen. Det er forøvrigt ogsaa ham, der beretter om de Forhandlinger, der er ført om det meget omstridte Træcerteparti.

Konferencens utrættelige Bestyrer, Hr. My h r e, vil forelægge og motivere et Forslag om Nedsættelse af en permanent Voldgiftsret, dog saaledes, at man foreløbig, for at se Virkningen, kun lader den fungere for Baltcon-Chartrets Vedkommende. Motiveringen er den, at det altid har været vanskeligt at finde de rette Folk, naar der skulde dømmes i Tilfælde af Tvistigheder. Endvidere vil Bestyreren meddele Udfaldet af sin Rejse til Rusland og af de der med Børskomiteérne førte Forhandlinger angaaende Forbedring af Havneforholdene.

Om Stuverforholdene i Finland taler Stuverforbundets derværende Sekretær, og Skibsreder B r o d i n, G e f l e, taler om Stuverforholdene i Sverig.

Endelig skal der foretages Valg. Præsident er i Øjeblikket Mr. N o b l e, Newcastle, medens H e i n r i c h F. A r p, Hamburg, W i l l i a m H a n s e n, Bergen, og S a l v e s e n, Leith, er Vicepræsidenter. (Berl. Tid.).

Den truende belgiske Strejke. Skibsmæglerne Zeyen og Deceunynck i Ghent, Antwerpen. Bruges og Terneuzen omtaler i et Cirkulære den truende Generalstrejke i Belgien. De siger, at Socialisterne har besluttet, at Generalstrejken skal begynde den 14. April. Skønt man endnu haaber, at Strejken vil kunne undgaas, er det dog vanskeligt at se, hvorledes dette skal ske. Vistnok vil Strejken ikke kunne blive almindelig, undtagen i nogle Minedistrikter i Sydhelgien, men det vigtigste Spørgsmaal for Skibsredere er, hvorledes Situationen vil udvikle sig i de belgiske Havne. I denne Retning er det umuligt at give et nøjagtigt Svar nu for Tiden.

For saa vidt angaar Havnen i Ghent er kun c. en Femtedel af Dokarbejderne Medlemmer af den socialistiske Forening. Disse Folk vil være nødt til at standse Arbejdet, men det kan tænkes, at de uafhængige Dokarbejdere ikke vil slutte sig til denne Bevægelse, da Aarsagen til Strejken er af politisk og ikke af økonomisk Natur. Dersom de uafhængige Dokarbejdere ikke nedlægger Arbejdet, vil Trafiken i Ghents Havn praktisk talt forblive uberørt af Strejken. Dog er det endnu umuligt at forudsæ Dokarbejdernes Stilling.

Dersom Strejken bryder ud, mener det nævnte Mæglerfirma, at alle belgiske Havne vil blive lige berørt deraf. Under disse Forhold vil Firmaet tilraade Rederne, ikke at sende deres Dampere til belgiske Havne i Løbet af April Maanedes anden Halvdel, medmindre de har Garanti fra Befragtere, Modtagere, Afskibere eller Mæglere for at Skibene kan blive lastede eller lossede.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Balkankrigen. I Følge Indberetning fra den kgl. svenske Gesandt i Konstantinopel, har den tyrkiske Regering i et Cirkulære af 26. f. M. bekendtgjort, at græske Torpedobaade forsøger at opbringe det eneste Skib, der uden Betaling udfører Løstjeneste i Bugten ved Smyrna, og at Skibsfarten paa Smyrna, for det Tilfælde, at den tyrkiske Regerings Foranstaltninger til Hindring af saadan Eventualitet maatte vise sig utilstrækkelige, vil staa i Fare for at blive afbrudt.

Atlantehavsisen. Ligesom sidste Aar vil der ogsaa i Aar blive stationeret et Skib i det nordlige Atlanterhavs Drivisgebuet, for at sende Meddelelser om den Is, som det maatte jagttage. Til denne Tjeneste er et Hvalfangerskib, »Scotia«, blevet fragtet. Omkostningerne her ved bæres i Forening af Board of Trade og de store transatlantiske Dampskibslinier. Forberedelserne til at lade dette Skib begynde sin Virksomhed er i Følge Meddelelse fra Board of Trade saa vidt fremskredet, at det i den aller nærmeste Tid kan afgaa til sin Station.

(Deutsche Seewartes Maanedskort.)

Vi har modtaget følgende:

Sikkerheden til Sø. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 13 for 27. Marts d. A. fremsætter »en farende Skibsfører« med Henblik paa det Møde, som i Maj skal afholdes i Kjøbenhavn af Le Comité Maritime forskellige Forslag, der tilsigter at forebygge Ulykkestilfælde paa Søen; til disse kunde passende være føjet det ønskelige i, at det ved Lov blev forbudt at benytte Skibes Luger og Skærstokke til Stilladser under Ladning eller Losning. *Dampskibsfører.*

Konsulatvæsenet. Den 26. Marts er ulønnet dansk Konsul i Colombo E. Lütken efter Ansøgning blevet afskediget i Naade.

Under 1. April har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Nuevitas (Cuba) B. S. Batista Afsked.

Kongen har den 3. ds. udnævnt lønnet Vicekonsul I. E. Bøggild til lønnet Konsul og derhos beordret Konsul Bøggild til som hidtil at forrette Tjeneste i San Francisco.

Sejladsen paa Kronstadt. Mæglerfirmaerne H. Smith og Radau i Kronstadt telegraferer den 7. ds. til os, at Isbryderen »Jermak« er ankommet dertil og har mødt svær Is fra Hogland til Kronstadt. Navigationen kan muligvis aabnes i Løbet af 10 à 14 Dage ved Isbryderhjælp.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Den 5. April alter isfrit ved Langanes.

Besejlingen af Sundsvall. Mæglerfirmaet Swedberg & Kronberg i Sundsvall skriver den 7. ds. til os: Søfarten paa Sundsvall aabnedes den 6. ds. af Bugserdamperen »Bravo«, som forcerede Isen. Senere indkom en Damper med Saltlast fra Middelhavet.

Skibsmæglerbevillinger. Under 4. d. M. er der meddelt kgl. Stadfæstelse paa de af Kjøbenhavns Magistrat udfærdigede Bevillinger for I. Wonsild og A. T. Bruhn til at være Skibsmæglere i Kjøbenhavn.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien: Debai (Arabien) er erklæret for smittet af Pest.

»Georg Stage« begyndte den 5. ds. sit Togt og stod ud i Sundet med c. 80 Elever om Bord.

Tyske Søretsdomme.

Ved Søretten i Bremerhaven behandlede den 10. Oktober 1912 en Kollisionssag mellem Bremerdamperen »Mercur« og den svenske Færgedamper »Malmø«, som var skel i Indløbet til Kjøbenhavns Havn. »Mercur« havde om Morgenen den 7. September, Kl. 5,40, udenfor Molerne taget Lods om Bord og dampede efter dennes Anvisning ind i Havnen. Indenfor Molen kom en lille Sejler i Sigte, der krydsede og havde Kurs mod Nordmolen. »Mercur« gik langsomt fremad for at komme bag om Sejleren; da denne imidlertid var kommet saa nær over mod Nordmolen, at det laa nær at antage, at den vilde vende, blev »Mercur«s Maskiner atter beordret fuld Kraft frem for at komme fri af Sejleren, da pludselig ogsaa Færgen »Malmø«, der var for udgaaende, kom i Sigte. »Mercur« gav ét kort Stød i Fløjten og derpaa igen ét kort Stød i Fløjten. Færgen nærmede sig dog stadig »Mercur«, hvorfor denne gav endnu ét kort Stød i Fløjten. Dette Signal besvaredes af »Malmø« med to korte Stød i Fløjten. Da det var umuligt at komme bag om »Malmø«, blev »Mercur«s Maskine stoppet og beordret Bak, dog maatte man, for ikke at kolliderede med Sejleren og Nordmolen, straks efter atter stoppe Maskinen og beordre den fremad. Da »Mercur« var fri af Sejleren, som den kun beskadigede lidt, blev Maskinen igen stoppet. Straks efter løb »Malmø«, som før Kollisionen endnu gav tre korte Stød i Dampfløjten, i næsten en ret Vinkel, ind i »Mercur«s Bagbordside, omtrent midtskibs og gennemskar denne indtil Lugekarmen.

For at forhindre »Mercur« i at synke maatte den sættes paa Grund. Reparationen af »Mercur«, der foretoges i Kjøbenhavn, tog 12 Dage. Søretten afsagde i Overensstemmelse med Rigskommissærens Kendelse følgende Dom:

»Den 7. September d. A., kort før Kl. 6 Morgen, kolliderede Bremerdamperen »Mercur« i Indløbet til Kjøbenhavns Havn med den udgaaende Færge »Malmø« og en for Anker liggende Galease »Moder«. Damperen »Mercur« blev saa alvorligt beskadiget, at den maatte sættes paa Grund for ikke at synke.

Skylden for Sammenstødet paahviler Føreren af Færgen »Malmø«, der som Følge af en for nordlig Kurs i Modstrid med Artikel 25 i Søvejsreglerne var naaet over i Bagbordside af Farvandet. Damperen »Mercur«, der var under Lodsførelse, har ikke haft nogen Andel i Kollisionen. Til Afværgelse af lignende Kollisioner i snævre Havneindløb synes det ønskeligt, om der fandtes et Færdselsreglement gaende ud paa, at naar Skibe er for udgaaende af Havnen, er det forbudt samtidig at styre ind.

Den 25. November 1911 behandlede Søretten i Hamburg en Kollisionssag mellem den danske Damper »Carla«, Kapt. Holst, og en russisk Damper »Mary«, Kapt. Steinberg.

Ulykken hændte den 8. November 1911 paa Underelben ved Kejser Wilhelm-Kanalen. Damperen »Mary«, der kom ud af Kanalen paa Rejse fra Riga til Rotterdam med en Ladning Korn og Træ, kolliderede med »Carla«, der laa til Ankers ud for Kanalen, og maatte med betydelig Skade sættes paa Grund paa Sydsiden af Farvandet i synkefærdig Tilstand. »Carla«, der var bestemt fra Hamburg til Østersøen, fik Stævnen og Boven trykket ind og maatte gaa tilbage til Hamburg for at reparere. »Mary« fik imidlertid sin Undervandsskade tættet af en Dykker, og blev taget af Grunden, hvorefter den ligeledes blev indbragt til Hamburg for Reparation.

»Carla« havde den 8. November 1911, Kl. 3 Em., forladt Hamburg Havn under Kommando af en Lods og var gaaet ned ad Elben, til den c. Kl. 9 om Aftenen var ankret to Skibslængder ovenfor den yderste Gasbøje paa Brunsbüttel Red, altsaa lidt Syd for Forbindelseslinien mellem

de derværende to Gasbøjer. Kl. 10 kom »Mary« ud af Slusen ved Brunsbüttel og styrede i det nordlige Farvand ned ad Elben, idet den vekslede Fløjtesignaler med en Lodsdamper. Pludselig gav »Mary« haardt Styrbords Ror og forsøgte at gaa mellem »Carla« og en svensk Damper, der laa til Ankers noget ovenfor »Carla«. Paa Grund af den stærke Strøm i Elben blev den da drevet imod »Carla«s Bov, hvorved der opstod et betydeligt Havari. Paa den Tid Kollisionen skete var Vinden SSØ. af Styrke 5.

»Mary« forlod den 8. November c. Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Brunsbüttel-Slusen; Luften var klar og Vinden sydlig af Styrke 4. Der laa da flere Dampere paa Reden, en af dem lige ud for Indsejlingen til Slusen. »Mary« gik ud af Slusen med halv Kraft og gav derefter fuld Kraft fremefter, idet den styrede Nord for de til Ankers liggende Skibe. Man saa da Bøje A forude om Bagbord og flere til Ankers liggende Skibe mellem Bøjen og Land og desuden to Dampere, som laa til Ankers Øst for Bøjen i en Afstand af c. 300 Meter. I dette Øjeblik saa man om Styrbord tre Streger forude Kanal-Lodsdamperens grønne Lanterne. Derpaa gav man Styrbords Ror for at komme mellem de sidstnævnte til Ankers liggende Skibe og for at vige af for Lodsdamperen og de mellem Bøjen og Land liggende Skibe. Pludselig ændrede Lodsdamperen sin Kurs for at gaa foran de til Ankers liggende Dampere, og viste nu sin røde Lanterne. »Mary« gav derefter to Toner, som imidlertid ikke blev besvaret. Dens Maskine blev da stoppet for at komme fri af Lodsdamperen, dog bemærkede man, at man nu kom for nær den til Ankers liggende Damper »Carla«, hvorfor Maskinen blev sat paa fuld Kraft »Bak«. Kollisionen var imidlertid ikke til at undgaa, man kom for Damperen »Carla«s Bov, hvorefter Kollisionen paafulgte. Denne bliver fra »Mary«s Side ført tilbage til den Omstændighed, at Kanaldamperen uden synlig Grund ændrede sin Kurs, og tillige til, at den paa Reden liggende Damper »Carla« gjorde Fart ved at lette sit Anker, medens »Mary« tabte Fart ved at stoppe sin Maskine.

Lodsen paa »Carla« forklarede, at denne vilde løbe ind i Kanalen, men da Indsejlingen ikke var fri, maatte den ankre. Rettens Formand gjorde Lodsen opmærksom paa, at Damperen i Følge Havnereglementet ikke havde maattet ankre paa det Sted, hvor den laa. Lodsen var dog af den Mening, at han maatte ankre der, hvor han laa. Han vidste nok, at der bestod en Forordning med Hensyn til at ankre i Kanalmundingen, men mente at denne Forordning atter var blevet ophævet ved en ny Forskrift, som Kanalbestyrelsen havde givet. Rettens Formand gjorde imidlertid en anden Mening gældende. Lodsen gav derefter Oplysning om de i Nærheden til Ankers liggende Skibes Stilling og forklarede endvidere, at »Carla« havde ligget til Ankers omtrent en Time paa det omtalte Sted; han bestred, at »Carla« havde gjort Fart ved at hive sit Anker ind. Indsejlingsbøjen havde man noget om Styrbord. At dette havde været skjult for »Mary«, kunde han næppe tænke sig.

Kaptajn Holst fra »Carla« forklarede, at han havde overladt Lodsen Valget af Ankerpladsen, da han ikke vidste saa nøje Besked om, hvor man maatte ankre. Da Kollisionen skete, var Maskinen endnu ikke blevet sat i Gang. Hvor meget, der var blevet hevet ind af Kæden, erindrede han ikke.

Første Styrmand Nielsen fra »Carla« forklarede, at Styrbords Anker havde været ude, og at Kæden stod ud til Styrbord. Ankeret havde endnu ikke været fri af Grunden, og Sidelanterne havde ikke været anbragt, hvorimod Ankerlanterne brændte.

Lodsen fra »Mary« forklarede: »Da jeg saa, at Kanaldamperen pludselig ændrede sin Kurs, tvang den mig til at stoppe min Maskine for at undgaa et Sammenstød. Kanaldamperen bragte mig i Forlegenhed, idet den gik tæt forbi »Mary«s Bov, saa jeg ikke kunde gøre andet end stoppe Maskinen og slaa »Bak« for at gaa fri. Jeg tror ikke, at Kollisionen var hæandt, hvis Lodsdamperen ikke

var kommet os i Vejen. Vi forlod vort Skib, fordi vi befrygtede en Kedelekspllosion. En Slæbedamper bragte »Mary« ind paa Grunden efter Kollisionen«.

»Mary«s Kaptajn bekræftede i det væsentlige Lodsens Udsagn, og troede ogsaa at Kollisionen vilde have været undgaaet, hvis Lodsdamperen ikke var kommet i Vejen.

Føreren af Lodsdamperen forklarede, at han havde tre Havnelodser at anbringe. »Mary« havde han passeret heldigt og havde ingen Dampfløjtesignaler hørt fra den før Kollisionen. Han passerede »Mary«s Bov i en Afstand af c. 150 Meter. Det er Havnekaptajnens Sag at sørge for, at de Skibe, der ankre foran Kanalmundingen, kommer til at ligge paa de foreskrevne Steder af Reden. Om »Carla« laa paa det for den rigtige Sted, kan han ikke sige, da han ikke har lagt Mærke dertil. I Følge Forskrifterne var han forpligtet til at vige af for Dampere.

Rorgængerer paa Lodsdamperen havde heller ingen Fløjtesignaler hørt fra »Mary«; efter hans Mening var Afstanden fra »Mary« tilstrækkelig stor til, at Lodsdamperen kunde passere foran Boven af den.

Efter at endnu en Del Vidner var afhørt, som i det væsentlige bekræftede den foranstaaende Fremstilling, udtalte Rigskommissæren, at han førte Kollisionen tilbage til den Omstændighed, at Damperen »Carla«, trods Anordningen, havde ligget til Ankers paa et uheldigt Sted, saaledes at den spærrede Udsejlingen for Skibe, som kom ud fra Kanalen. Da der desforuden laa flere andre Skibe til Ankers paa Reden paa uheldige Steder, saa befandt Damperen »Mary« sig i en Tvangsstilling og maatte vælge den største Afstand mellem de der liggende Skibe. Lodsdamperen har imod Forskrifterne krydset »Mary«s Bov og hæmmet denne Dampers fri Bevægelser. »Carla« maa faa Ansvar for Kollisionen. Ved Forhandlingerne er det blevet klart, at flere Dampere har ligget til Ankers paa uheldige Steder. Det er derfor i høj Grad ønskeligt, at de paagældende Betjente sørger for, at Skibene ikke ankre paa forbudte Steder og derved gør det vanskeligt for andre Skibe at løbe ud og ind af Kanalen.

Søretten afsagde følgende Dom:

Den 8. November 1911 fandt der ved Brunsbüttel et Sammenstød Sted mellem den danske Damper »Carla«, der laa til Ankers ud for Kanalen, og den russiske Damper »Mary«, der kom ud fra samme, hvorved begge Dampere fik betydelig Skade. Ulykken er forårsaget derved, at »Carla« har ankret paa et forbudt Sted og derved hindret Udsejlingen fra Kanalen. »Mary«, som ved sit Forsøg paa at manøvrere ud gennem den af flere opankrede Skibe spærrede Red, og som desuden blev hæmmet i sine Bevægelser af en foran dens Bov krydsende Lodsdamper, er uden Medskyld. Det synes paatrængende nødvendigt for Sikringen af Trafiken paa Brunsbüttel Red, at der fra de paagældende Betjentes Side bliver vogtet med større Strenghed over Efterlevelsen af de Forskrifter, som er udstedt til Sikkerhed for denne Trafik.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet væsentlig uforandret. Memel noterer nogle Trælaster saaledes til Stralsund 23 M., Slesvig 25 M.; Königsberg byder 5 M. Rugbasis; Danzig er stille og placerer nærmest kun dér paa Pladsen liggende Skibe. Colberg og Stolpmünde er begge ret matte og noterer for de faa Ladninger, som kommer i Markedet, omkring 5 M. Rug. Stettin gennemførte for enkelte Skibe ligeledes for Rug 5 à 5 $\frac{1}{2}$ M. til Danmark. Denne Plads er heller ikke saa særlig livlig, men dog placeres alle dertil ankomne Skibe derfra, og der ventes atter i Aar en Del Kulafskibninger. Rostock, Stralsund samt Greifswald udbød ved Maanedens Begyndelse 4 M. resp. 4 $\frac{1}{2}$ M., og Wismar noterer 4 $\frac{1}{2}$ M. all

for Rug. Med Hensyn til de russiske Østersøpladser meddeles fra Libau, at Markedet ogsaa derfra er mindre livligt og Udsigterne ikke store for større Fasthed; der noteres for Oljekager 14 M. pr. 2,000 Kilo. Sverig er uden nævneværdig Forandring siden sidste Beretning, og hvad angaar Norge, er det nærmest Feldspath til Hamburg, der er fremme. For Bloksten Laurvig/Stettin skal være sluttet til 6½ og 7 M. Danmark er fra Provinserne lige stille, og det er ret vanskeligt at placere Skibene derfra, fraregnet lige for Cement og Kalksten. Kjøbenhavn, hvor der i den sidste Uge kun har været forholdsvis faa Skibe, sluttede for Majs til Fakse 10 Øre, Kerteminde 14 Øre, Rønne 14 Øre, Åhus 15 Øre, Kalmar 17 Øre samt for Sojakager til Nørresundby.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

afholdt den 18. ds. sin ordinære Generalforsamling. Formanden, Etatsraad Lyngbørg, afgav Beretning og Forretningsforeren, Sparokassedirektør Lund, forelagde Regnskabet for forrige Aar, der viser et Overskud af 94,509 Kr. Heraf udbetales 8 pCt. til Aktionærerne. Selskabets Aktiver udgør ialt 1,228,901 Kr. Selskabet har i Henhold til givne Bemyndigelse paa forrige Aars Generalforsamling afsluttet Kontrakt med Burmeister & Wain om Bygning af et nyt Skib for en Byggesum af 660,000 Kr. Det vil blive noget større end Selskabets nyeste Skib »Ørnen« og vil faa stærkere Fart.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende

afholdt den 4. ds. sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Selskabets Formand, Direktør Carl Will.

Redaktør V. Krogh fremlagde det reviderede Regnskab og gav en kort Oversigt over Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar. Da Bladets Udgivelse har bragt et mindre Underskud, bliver der intet Udbytte at udbetale til Aktionærerne for Aaret 1912. Underskudet overføres til næste Aars Vindings- og Tabs Konto. For Regnskabet blev der enstemmig givet Decharge.

Paa Forslag af Bestyrelsen vedtoges med Enstemmighed et Par mindre Ændringer af Lovenes §§ 8 og 9, hvorved det bliver muligt at udsætte Afholdelsen af den aarlige, ordinære Generalforsamling til Slutningen af April Maaned. Endvidere vedtoges det at give Lovenes § 9 følgende Tilføjelse:

»Det bekendtgøres snarest muligt efter den ordinære Generalforsamlings Afholdelse tre Gange i Bladet om og hvilket Udbytte der udbetales til Aktionærerne for det afsluttede Aar.

Hvis en Aktionær derefter ikke har hævet sit Udbytte senest fem Aar efter Afholdelsen af den Generalforsamling, som har fastsat Udbyttet, hjemfalder dette til Aktieselskabets Kasse som Selskabets lovlige Ejendom.

For Udbytte, som endnu ikke er hævet for Aaret 1909 eller tidligere Aar, træder denne Bestemmelse i Kraft den 1. Januar 1915.

Da der imidlertid ikke var et tilstrækkeligt Antal Aktier repræsenteret paa Generalforsamlingen, bestemtes det at indkalde en ny Generalforsamling i Løbet af April Maaned og forelægge den de vedtagne Lovændringer til Stadfastelse, i hvilken Anledning vi henviser til omstaaende Annonce.

Direktør C. Will, der frattraadte som Medlem af Selskabets Bestyrelse efter Tur, genvalgtes, og i Stedet for Grosserer Robert Hansen, som er afgaaet ved Døden, valgtes enstemmig Generalkonsul Johan Hansen. Til Revisorer genvalgtes Kaptajn E. Silfverberg og valgtes Kasserer Andresen hos De private Assurandører.

Det forenede Dampskibsselskab

har under Ledelse af Højeesteressagfører Shaw afholdt Generalforsamling paa Børsen.

Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, aflagde den Regnskabet ledsagende Beretning, som har været gengivet her i Bladet.

Efter at have mindet om Dampskibet »Kursk«s sørgelige Forlis, aflagde Formanden Regnskabet, som har været omtalt her i Bladet. Overskudet har været 6,985,526 Kr., og Aktionærerne faar 8 pCt. i Udbytte.

Sluttelig udtalte Formanden, at Selskabets mangeaarige Skibsinspektør, Kaptajn Tidemand, efter mange Aars dygtigt Arbejde havde trukket sig tilbage. Han vilde haabe, at det maatte blive forundt Kaptajnen i mange Aar at nyde sit Otium.

For Regnskabet gaves Decharge, og til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Admiral Richelieu.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salgs Bureau ved Charles Hvilsom« er i disse Dage Damperen »Moskov«, tilhørende Det forenede Dampskibs-Selskab, hersteds, 1,200 Tons dw.,

bygget af Burmeister & Wain 1880, solgt til et Rederi i Stockholm for c. Kr. 40,000.

Gennem samme Firma er Damperen »Perwie«, tilhørende A/S. Dampskibsselskabet »Thore« af Kjøbenhavn, 550 Tons dw., bygget 1883 i Malmø, solgt til et Rederi i Limhamn for en Købesum af Kr. 37,000.

AALBORG OG A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.



Forlang altid var

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

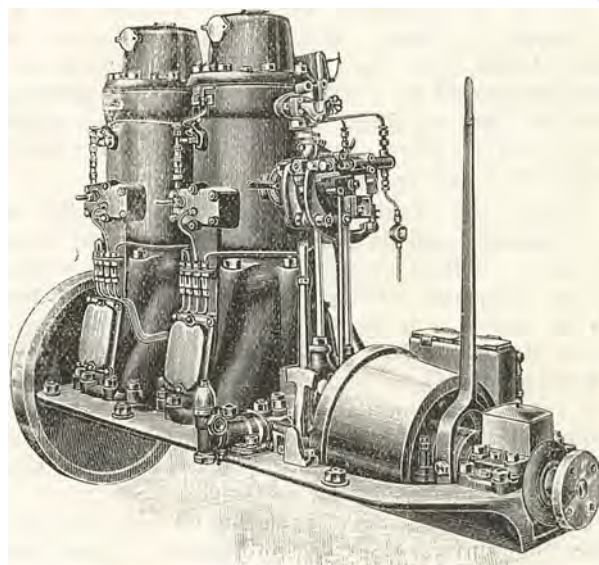
Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder Lørdag den 19. ds. Kl. 1 en ekstraordinær Generalforsamling paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26. Kjøbenhavn, hvor de paa den ordinære Generalforsamling den 4. ds. vedtagne Ændringer af Lovenes §§ 8 og 9 forelægges til endelig Vedtagelse.

Kjøbenhavn, den 10. April 1913.

Bestyrelsen.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 389. Madagascar, North-East Coast. Cape Andranomodi (Mimé)—Light re-established. Former Notices. No. 1699 of 1912. Position. Lat. 12° 14' S., long. 49° 22' 1/2' E. Character. A group flashing white light as described in the List of Lights. Remarks. The note „(Destroyed 1912)“ which was placed against the light on the charts has been expunged. (Notice No. 389 of 1913, dated 29th March.)
Charts affected. No. 1064, Plan of Oronjin pass. No. 1116, Diego Suarez bay. No. 1002, Diego Suarez bay to Andranomohi bay. No. 758, Cape St. Andrew to Antongil bay. No. 2762, Comoro islands. No. 2899, Chagos archipelago to Madagascar. No. 597, Delagou bay to Cape Gnardahui. No. 748 a, Indian ocean, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 99. South Indian Ocean Pilot, 1911, 241.

No. 374. Sumatra, West Coast. Pylades reefs—Amended description of light. Former Notice. No. 1555 of 1912. Position. On south-eastern drying reef. Lat. 1° 41' N., long. 97° 59' 1/2' E. Abridged description. Lt. Dec. ev. 4 sec., 51 ft., vis. 12 m. Details: Character. An occulting white dioptric light every four seconds, showing thus:

Light, _____
2 secs.

Elevation. 51 feet. Visibility. 12 miles, except where it is obscured by Pulo Lakotta. Structure. White iron framework. (Notice No. 374 of 1913, dated 26th March.)
Charts affected. No. 2760, Achel head to Chingkok bay. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 455 c. China Sea Directory, Vol. I., page 310; Revised Supplement, 1913.

No. 368. Eastern Archipelago—Java, North Coast. Semarang bay—Existence of a wreck. Position. At a distance of 2 1/10 miles, 331° (N. 30° W. Mag.), from Semarang lighthouse. Lat. 6° 55' S., long. 110° 23' 1/4' E. Description. Sunken wreck of a lighter laden with iron. Remarks. The wreck is unmarked. Variation. 1° E. (Notice No. 368 of 1913, dated 26th March.)
Charts affected. No. 932, Plan of Semarang bay. No. 1653, Island of Java, western portion. Publication. Eastern Archipelago, Part II., page 107; Revised Supplement, 1909.

No. 369. Japan, Kiusiu—Fukuoka wan. Hakata—Light permanently discontinued. Position. On northern side of Naka gawa mouth. Lat. 33° 36' N., long. 130° 23' 1/2' E. Character. A fixed white light. Note. „Hakata Observation spot +“ should be substituted for „Hakata light“ in the title of chart No. 3511; and the symbol „+“ placed against the former position of the light. (Notice No. 369 of 1913, dated 26th March.)
Charts affected. No. 3511, Fukuoka wan. No. 127, Hirado kaikyo to Shimomoseki kaikyo. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nippon. No. 2347, Nippon, Kiusiu, Skikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 983. Japan, Korea, &c., 1904, page 611; Revised Supplement, 1909.

No. 386. Japan—Kyushu. Iki suido—Obstructions reported. (a) Position. At a distance of 3 1/10 miles, 297° (N. 58° W. Mag.), from the north-eastern extreme of Kakata shima. Lat. 33° 38' 35" N., long. 129° 48' 15" E., on chart No. 127. Description. Wreck of the British steamer S.S. „Canterbury“. (b) Position. At a distance of 3 miles, 223° (S. 48° W. Mag.), from Yehoshi jima. Lat. 33° 39' N., long. 129° 56' 1/2' E. Description. A pinnacle rock. Depth, 2 fathoms. Remarks. The above rock upon which S.S. „Canterbury“ struck, has been marked „P. D.“ upon the charts. Variation. 5° V. (Notice No. 386 of 1913, dated 27th March.)
Charts affected. No. 127, Hirado kaikyo to Shimomoseki kaikyo. No. 359, Nagasaki to Kavatsumi. No. 358, Western coasts of Kiusiu and Nippon. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki (a). Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 604.

No. 381. China—Gulf of pe Chili. Ching wang tao approach—Existence of a wreck. Position. At a distance of 2 1/10 miles, 164° (S. 12° E. Mag.), from Ching wang tao lighthouse. Lat. 39° 52' 1/2' N., long. 119° 39' E. Description. Wreck of the S. S. Sein Maru. Note. „Position approximate“ has been placed against this wreck on the charts. Variation. 4° W. (Notice No. 381 of 1913, dated 27th March.)
Charts affected. No. 3378, Rocky point to Temple head. No. 598, Litsin ho to Ning hai. No. 1236, Pechili and Liau tung gulfs. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 510.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E-Kyst, Afrikas W-Kyst, Middelløvet, Sorte Hav og Asiens Øer. „Efterretninger for Søfarende“ udgives ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aadlig foruden Portogifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København. K.

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

I. Østersøen.

563. Sverrig. Smålandskysten. Storkläppen Fyr NE. Vrag.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 14/370. Stockholm 1913.)

En Del Vragrester er den 29de Marts 1913 observeret paa 57° 57' N. 17° 04' E. Vragresterne vil blive eftersøgt.

564. Finland. Oplysning om Fyrskibe.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 38. Helsingfors 1913.)

Fra Skibsfartens Begyndelse 1913 vil samtlige Fyrskibe være mærket med Navn malet med russiske, sorte Bogstaver i et vandret, hvidt Bælte paa hver Side.

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

565. Danmark. Store-Bælt. Kobbørdyb. Sømærke flyttet.

Den røde Spidstønde med Kost, *Kobbørdyb N.*, er flyttet 56 m S. i og ligger nu i 4,5 m Vand paa 55° 11' (58") N. 10° 53' (28") E.

(Kort Nr. 153, 221 og 251. Danske Lods, Side 353. Søm.-Fort., Side 28.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/359. København 1913.)

566. Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. Lystønde atter udlagt.

Lystønden *Sprogø S.* er atter paa Station. 55° 18' (09") N. 10° 58' (32") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/438. København 1913.)

567. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnearbejder. Advarsel.

Ombygningen af et Stykke af Bolværket paa W.-Siden af Indløbet til *Fredericia* Havn er paabegyndt. Det tilraades at navigere med Forsigtighed ved Besejlingen af Havnen. 55° 33 1/2' N. 9° 45 1/2' E.

568. Tyskland. Lille-Bælt. Aarø sund. Ledebaake forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/700. Berlin 1913.)

Den hvide, firkantede Topbetegnelse paa Bagfyrets Baake ved *Hæstруп* har faaet en sort Rand uden om Firkanten. 55° 15' 25" N. 9° 40' 59" E.
(Danske Lods, Side 398.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/348. København 1909.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 569. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vrag Belligenhed.**
Vraget af Skonnerten ligger i 10 m Vand c. 11 Sm 96° (misv. E. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Østire-Flak* Fyrskib: 56° 57 $\frac{1}{4}$ ' N. 11° 13 $\frac{1}{2}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1 $\frac{1}{8}$ s. København 1913.)
- 570. Danmark. Kattegat. Læsø NW. Vrag afmærket.**
Vraget af Skonnerten *Fredriksvaag* er sunket i 3 m Vand 2200 m 325° (misv. NW. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra *Vesterø Kirke*. En Vragvager med grøn Stage og grønt Flag er udlagt i 3 m Vand c. 80 m NW. t. N. for Vraget. Vraget: 57° 17' (03") N. 10° 53' (10") E.
- 571. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Thyborøn-Tange S. Fyr midlertidig slukket. Vandstand.**
Thyborøn-Tange S. Vinkel fyr er midlertidig slukket. 56° 42' (09") N. 8° 12' (58") E. Vandstanden i *Sealandeholms-Løb* er nu 2,9 m ved Middelhøjvande. Der er saaledes for Tiden 2,9 m Dybde ved Middelhøjvande i det W.-lige Indløb til *Lømfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 111. Havne-Lods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 59.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14 $\frac{1}{520}$. København 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 572. Nordsøen. Horns-Rev SW. Drivende Sømærke.**
Føreren af Damperen *Ficaria* rapporterer, at han den 1ste April 1913 har passeret et drivende, c. 4 m højt jernsømærke paa 55° 03' N. 6° 38' E.
- 573. Danmark. Thyborøn Lys- og Fløjtetønde atter paa Station.**
Thyborøn Lys- og *Fløjtetønde* er atter paa Station. 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12 $\frac{1}{448}$. København 1913.)
- 574. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Øvelsesfelt spærret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/706. Berlin 1913.)
Fra Begyndelsen af April til Begyndelsen af September 1913 afholdes Øvelser ved *Cuxhaven* uden for Farvandet, mellem Tønderne 14 og 17. Øvelsesfeltet er i øvrigt mærket med gule Tønder med rødt Flag, og paa det findes Kraner og nogle smaa Dampere, der om Natten kan høre 3 Lys, rødt, hvidt, rødt, lodret for hinanden.
Fra Begyndelsen af Juni til Midten af Juli 1913 er et Øvelsesfelt afmærket paa tilsvarende Maade S. for *Kugelbake*, W. for Farvandet.
Cuxhaven: 53° 52 $\frac{1}{2}$ ' N. 8° 42 $\frac{1}{2}$ ' E.
- 575. Tyskland. Elben. Bielenberg. Vrag afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/707. Berlin 1913.)
I Nærheden af Vraget af *Vandaka*, c. 300 m neden for Spidstønde Nr. 5, er sunket et Sejlfartøj i 9 m Vand. Et Vragmærkeskib er udlagt oven for Vraget. Mærkeskibet viser de sædvanlige Signaler. 53° 44' 45" N. 9° 25' 14" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9 $\frac{1}{318}$. København 1913.)
- 576. Tyskland. Elben. Köhlbrand. Tønder udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/708. Berlin 1913.)
Ved Munden af *Reebe* er der ved Indløbet til *Köhlbrand-Industriegesellschaft* Havn udlagt 3 Stumpetønder paa Styrbords-Side af Indløbet; den yderste Tønde er sort-rød og mærket *R A*, den ligger ved Indløbet fra *Köhlbrand* til *Reebe*; de 2 andre er røde og mærket *R B* og *R C*. Paa Bagbords-Side er udlagt en sort Spidstønde mærket *R I*. c. 53° 31 $\frac{1}{4}$ ' N. 9° 56 $\frac{1}{2}$ ' E.

Hver Gang afgives 3 Signaler:

1) Opmarksomhedsignal, Bogstav X (■■■■■■■■■■), gentaget i Løbet af de første 50 s, nemlig fra 11 $\frac{1}{4}$ } 57 m, 00 s. til 11 $\frac{1}{4}$ } 57 m, 50 s. Signalet slutter med 3 Streger (■■■■■■■■■■) mellem 11 $\frac{1}{4}$ } 57 m, 55 s. og 11 $\frac{1}{4}$ } 58 m, 00 s.

2) Tidssignal, Bogstav N (■■■■), gives hver 10 s. mellem 11 $\frac{1}{4}$ } 58 m, 08 s. og 11 $\frac{1}{4}$ } 58 m, 50 s, saaledes at Prikken falder, hver Gang Sekunderne ender paa Nul.

Signalet slutter med 3 Streger (■■■■■■■■■■) mellem 11 $\frac{1}{4}$ } 58 m, 55 s. og 11 $\frac{1}{4}$ } 59 m, 00 s.

3) Tidssignal, Bogstav G (■■■■■■■■■■), gives hver 10 s. mellem 11 $\frac{1}{4}$ } 59 m, 06 s. og

9 $\frac{1}{4}$ } 59 m, 50 s, saaledes at Prikken falder, hver Gang Sekunderne ender paa Nul. Signalet slutter med 3 Streger (■■■■■■■■■■) mellem 11 $\frac{1}{4}$ } 59 m, 55 s. og 12 $\frac{1}{4}$ } 00 m, 00 s.

Eisfalkarmet: c. 48° 52' 00" N. 2° 20' 14" E.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, †: Tilleg.

Korts eller Bogs Nr.

R 2515 *England*: Scotland, west coast. — Mull of Cantyre to Ardmurchan.
R 3591 Japan. — Iburu wan or Uchura wan.

N 2690 *Forenede Stater i Nord-Amerika*: North America. — Canada, Gulf of Saint Lawrence: Richibucto River New Brunswick.

N 2663 West Indies. — South Coast of Cuba: Approaches to Manzanillo.
N 2661 West Indies. — Island of Haiti: Anchorages on the West coast of Haiti.

Frankrig:

N 217 Phares. Serie B. Mer du Nord.

N 218 Phares. Serie C. Manche. — Océan Atlantique Est (de la pointe de Pen-march au cap Trafalgar.)

Holland:

R 91 Reeden op de Noordkust van Java. Blad IV, met plans: 1. Reede Semarang 1 : 50 000; 2. Reede Soerabaja 1 : 20 000.

Norge:

N 78 Hovden til Langenes og Risøysund. 1 : 50 000.

- 594. Sicilien W.-Kyst. Favignana. Marsala Pynt. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 406. London 1913.)
 Det grønne, faste Fyr paa *Marsala* Pynt er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Synsvide: 9 Sm.
 Det paatænkes, at forandre Fyret til et hvidt Fyr med Formærkelser. 37° 54 1/4' N. 12° 22 1/4' E.
- 595. Italien E.-Kyst. Porto del Lido. Ledefyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 85/211. Genova 1913.)
 Ved *Porto del Lido* er tændt 2 Ledefyr, som leder gennem Kanalen mellem de 2 Diger.
 Forfyret er et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 4 s, Blink 1 s, Mørke 3 s. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 10 Sm. Fyrbaake, c. 620 m 344° (misv. N. 3/8 W.) fra *S. Nicolò* Semafor.
 Bagfyret er et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 s, Lys 3,5 s, Mørke 1,5 s. Flammens Højde: 22 m. Synsvide: 13 Sm. Fyrbaake, c. 500 m 201° (misv. SW. t. S. 3/8 S.) fra *S. Donato* Kirkes Kampanile. c. 45° 27' 12" N. 12° 21' 00" E.
- 596. Italien E.-Kyst. Falconera. Fyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 85/210. Genova 1913.)
 Ved Indløbet til *Falconera* Havn er tændt følgende Fyr:
 1) Et grønt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 5 s, Blink 1 s, Mørke 4 s, paa Grunden paa Styrbords Side af Indløbet for Indgaaende, 2370 m 42° (misv. NE. 1/2 E.) fra *Caorle* Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 5 Sm.
 2) Et rødt, fast Fyr paa Kysten paa Bagbords Side, 2360 m 31 1/2° (misv. NE. 1/2 N.) fra *Caorle* Kirke.
Caorle Fyr: 45° 35' 59" N. 12° 53' 40" E.
- 597. Lilleaen. Sorte Hav. Songuldaak. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/725. Berlin 1913.)
 Masterne af Vraget ud for *Songuldaak* Havn er ikke mere synlige; ved Vraget er udlagt en Spidstønde. *Songuldaak*: 41° 28' N. 31° 49 1/4' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/503. København 1913.)
- 598. Lilleaen. Smyrna. Lodstjeneste upaalidelig.**
 Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den *tyrskiske* Regering bekendtgjort, at *græske* Torpedobaade forsøger, at opbringe det eneste Skib, der uden Betaling udfører Lodstjeneste i Bugten ved *Smyrna*, og at Skibstypen paa *Smyrna*, for det Tilfælde at den *tyrskiske* Regerings Foranstaltninger til Hindring af en saadan Eventualitet maatte vise sig utilstrækkelige, vil staa i Fare for at blive afbrudt. *Smyrna* Havn: 38° 25' N. 27° 08' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2869. København 1913.)
- 599. Frankrig. Eiffeltaarnets Radiotelegraf-Station. Tidssignal forandres.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 111/690. Paris 1913.)
 Omtrent den 1ste Juli 1913 forandres Tidssignalet fra *Eiffeltaarnets* Radiotelegraf-Station i Overensstemmelse med Beslutninger paa den internationale Tidsconferenc. Til Angivelsen af Tegnene benyttes en Bølgelængde paa 2500 m. Stregerne varer c. 1 s, Prikkerne c. 1/4 s, Opholdet mellem de enkelte Tegn i hver Gruppe 1 s. Tidssignalerne gives Kl. 10 Fm. og Kl. 12 Mn. efter *Greenwich* Middeltid (10^h, 09^m, 21^s Fm. og 12^h, 09^m, 21^s Nat efter *Paris* Tid).

IX. Bekendtgørelser m. m.

- 577. Tyskland. Weser. Skydning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/709. Berlin 1913.)
 Dette Aars Skydeøvelser paa *Weser* afholdes: Fra Begyndelsen af April til Slutningen af Maj og fra Midten af November til Begyndelsen af December. Skydefeltet begrænses mod N. af en Linie: Tønde 16—*Fedderwarden* 3, mod S. af en Linie: tidligere Fort *Brenkamahof I*—Fort *Langlütjen I*, og det er spærret for al Sejlad. Naar der skydes, er der paa Fortet, hvorfra der skydes, højest Flag B eller en rød Lanterne. Paa *Höheweg* og *Meyerslede* Fyrtaarne er der fra 1 Time før Skydningens Begyndelse indtil dens Ophør, højest Flag B eller en rød Lanterne. Politidampene fører et rødt Flag eller en rød Lanterne paa Toppen. Dampene, som — paa Grund af deres Længde, Dybgaende eller af andre Grunde — ikke kan følge Politidampenes Anvisning eller ankre, men er tvungne til at passere Skydefeltet, skal saa vel om Dagen som om Natten give 8 korte Stød i Dampfløjten. Disse Dampere passerer Skydefeltet paa egen Risiko.
 Den 29de April og den 3die Maj er Farvandet sandsynligvis spærret hele Dagen. Fra Begyndelsen af Maj indtil Slutningen af August og i Oktober d. A. afholdes der sandsynligvis Øvelser om Dagen paa et Felt, der ligger uden for den dybe Rende i det E.-lige Farvand og begrænses mod N. af en Linie fra Tønde K over Y, mod S. af en Linie fra Fort *Langlütjen II* til Fort *Brenkamahof II*, og inden for dette Areal er den egentlige Øvelsesplads afmærket med fire gule, almindelige Tønder med rødt Flag. Feltet er spærret for Sejlad; naar det er spærret om Natten, vises fra en Pram et hvidt, lodret Dobbeltfy. *Höheweg* Fyr: 53° 42 3/4' N. 8° 14 3/4' E.
- 578. Tyskland. Jade. Wilhelmshaven. Fyr og Taagesignal-Station oprettet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 13/754. Berlin 1913.)
 1) Paa S.-Molen ved Indløb III til *Wilhelmshaven* er tændt et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er
 1. rødt i Pejlinger fra 155° til 248°;
 2. hvidt i — — — 248° — 260°;
 3. rødt i — — — 260° gennem 0° til 43°.
 Flammens Højde: 22 m. Synsvide: 13 1/2 Sm for hvidt og 10 Sm for rødt Lys.
 53° 31' 11" N. 8° 09' 49" E.
 2) Paa det N.-lige Molehoved ved Indløb II gives nu Taagesignal med Klokke, Tre-Slag hver 20 s.
- 579. Holland. IJmuiden NW. Vrag uskadeliggjort.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 71/675. 3-Gravenhage 1913.)
 Vraget af Damperen *Eton* er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 52° 35' 2 N. 4° 19' 2 E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/406. København 1913.)
- 580. England. Medway. Hoo mess. Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 405. London 1913.)
 Ved *Hoo mess* er tændt følgende Fyr:
 1) Paa NW.-Enden af *Temporary Pier* et rødt, fast Fyr. 2) Paa S.-Enden af *Temporary Pier* et rødt, fast Fyr. *Hoo mess*: 51° 24 1/2' N. 0° 33 3/4' E.
- 581. England. Humber. Immingham Dok. Fyr nedlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 407. London 1913.)
 De 2 røde Fyr (det ene over det andet) paa Yderenden af Pieren, som ligger c. 0,45 Sm E. fra Kornmagasinet ved E.-Enden af *Immingham* Dok er nedlagt, og Pieren er nedrevet. 53° 37 1/2' N. 0° 10 1/4' W.
 (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1860. København 1912.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

582. Atlanterhavet. Advarsel mod Is.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 398. London 1913.)

Isbjerg er den 19de Marts 1913 observeret paa 42° 57' N. 49° 15' W., hvilken Position er S. for de Steder, hvor Is observeredes i Marts 1912. Som Følge heraf og af andre Meldinger fra *Newfoundland* maa det antages, at Isgrænsen i Aar vil strække sig S.ligere end sædvanlig.

583. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Back Creek. Fyr nedlagt.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/794. Washington 1913.)

Følgende Fyr er nedlagt: 1) *Goose Point*: 37° 12' 43" N. 76° 22' 48" W. 2) *Bay Tree*: 37° 12' 26" N. 76° 23' 24" W. 3) *Candy Point*: 37° 12' 32" N. 76° 23' 40" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1750. København 1912.)

584. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thomas Point Shoal. Fyr forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/796. Washington 1913.)

Thomas Point Shoal Fyr viser nu Et-Blink hver 5 s, Blink 1 s, Mørke 3,7 s.

585. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Croatan Sund. Roanoke Marshes Fyr. Taagesignal forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/801. Washington 1913.)

Taagesignalet paa *Roanoke Marshes* Fyr er forandret til Et-Stød hver 15 s, Stød 3 s, Pause 12 s, 35° 48' 39" N. 75° 42' 04" W.

586. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Afmærkning forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/802. Washington 1913.)

1) *Snow Marsh Channel* Tønde 6 A ligger nu 2363³/₄° (misv. SW. t. W. 3³/₈ W.) fra *Lower Swash Channel* Fortyr og 347° (misv. N. 7⁷/₈ W.) fra *Cape Fear* Fyr. 2) *Snow Marsh Channel* *Upper* Tønde 13 ligger nu 229° (misv. SW. 5⁵/₈ W.) fra *Snow Marsh Channel* Fortyr og 312¹/₄° (misv. NW.) fra *Lower Swash Channel* Bagfyr. 3) *Reeves Point Channel Entrance* Stumpkønde 13 A er udlagt 205¹/₂° (misv. SW. t. S. 1¹/₂ S.) fra *Upper Midnight Channel* Fortyr og 267¹/₂° (misv. W.) fra *Snow Marsh Channel* Bagfyr. 4) *Reeves Point Channel* Spidstønde 8 er inddraget. 5) *Reeves Point Shoal Channel* Tønde 10 ligger nu henholdsvis 255¹/₄° (misv. W. t. S.) og 3363³/₄° (misv. N. t. W. 3³/₄ W.) fra sidstnævnte Punkter. 6) *Midnight Channel* *Upper* Tønde 19 har nu Nr. 17. 7) *Old Brunswick* Stumpkønde 19 er udlagt 219° (misv. SW. 1¹/₄ S.) fra *Lower Midnight Channel* Bagfyr og 342¹/₄° (misv. N. t. W. 1¹/₄ W.) fra *Lower Midnight Channel* Fortyr. 8) *Midnight Channel Entrance* Spidstønde 10 A er inddraget. 9) *Key Island Cut* *Lower* Tønde 16 A ligger nu 3253³/₄° (misv. NW. t. N. 1¹/₄ N.) fra *Key Island* højre Kant og 33³/₄° (misv. N. 3³/₈ E.) fra *Otton Point* Fyr. 10) *Drom Tree Point* Tønde 28 er flyttet c. 410 m 180° (misv. S. 1¹/₄ W.) i. *Cape Fear* Fyr: 33° 50' 47" N. 77° 57' 50" W.

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

587. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt. Cut-off Channel. Baake opført.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/803. Washington 1913.)

Paa E.-Siden af *Cut-off Channel* er opført *Cut-off Channel* Baaker 2, 4 og 6. Nr. 2 staar i c. 4,5 m Vand 191° (misv. S. 5⁵/₈ W.) fra *Battery Gladden* Fyr og 145° (misv. SE. 1¹/₂ S.) fra *Garrows Bend* Baadehus, Nr. 4 i c. 1,8 m Vand henholdsvis 196° (misv. S. t.

W. 1¹/₈ W.) og 119¹/₂° (misv. SE. t. E. 3³/₄ E.) fra samme Punkter og Nr. 6 i c. 1,8 m Vand henholdsvis 214¹/₂° (misv. SW. t. S. 1¹/₈ S.) og 77° (misv. E. t. N. 1¹/₂ N.) fra samme Punkter. *Battery Gladden* Fyr: 30° 40' 03" N. 88° 01' 22" W.

588. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South-west Pass. Klokketønder udlagt.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 12/804. Washington 1913.)

Ved Indløbet til *Southwest Pass* er udlagt *Southwest Pass* Klokketønde Nr. 2, 1 og 37. Nr. 2, der ligger ude fra December til Maj, ligger 455 m uden for Enden af E.-Møllen i 16 m Vand 207³/₄° (misv. SSW.) fra *Southwest Pass* Bagfyr og 232¹/₄° (misv. SW. 1¹/₄ W.) fra *Southwest Pass East Jetty* Fyr. Nr. 1 ligger i 14 m Vand tæt NE. for *Southwest Pass Channel* Lystønde 1. Nr. 37 ligger i 11 m Vand tæt NE. for *Southwest Pass Channel* Lystønde Nr. 37. *Southwest Pass East Jetty* Fyr: 28° 54' 25" N. 89° 25' 36" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/550. København 1913.)

589. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Aransas Pass. Lydia Ann Islands Channel. Baaker opført.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 10/643. Washington 1913.)

Lydia Ann Islands Channel Stangbaaker med ellipseformet Topbetegnelse er opført i 0,9 à 1,5 m Vand i ettemånedes Retninger og Afstande fra *Aransas Pass* Fyr: 1) Nr. 2 ved S.-Enden af *Lydia Ann Island*, 1¹/₂ Sm 30° (misv. N. t. E. 7⁷/₈ E.) 2) Nr. 4 ved W.-Kanten af *Murrays Shoal*, 2,26 Sm 71¹/₄° (misv. N. 1¹/₈ W.) 3) Nr. 6 ved N.-Enden af *Murrays Shoal*, 2,66 Sm 23³/₄° (misv. N. 1¹/₂ W.) *Corpus Christi Bayou* Baake er nu en Stangbaake med en rund Skive paa Toppen. *Aransas Pass* Fyr: 27° 51' 53" N. 97° 03' 23" W.

590. Cuba. Habana. Vrag borttaget.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 392. London 1913.)

Vraget af *Maine*, 0,26 Sm 268° (misv. W. 3³/₈ S.) fra N.-Enden af *Santa Catalina* Plads. 23° 08¹/₄' N. 82° 20¹/₂' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

591. Sardinien E.-Kyst. Giunco. Berni. Fyr forandret.

(⁶Avvisi ai Naviganti" Nr. 56/133. Genova 1913.)

Hemmod Midten af 1913 forandres Fyret paa *Berni* Skær, i Farvandet NE. for *Kap Carbonara*, til et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 2,5 s, Lyn 0,6 s, Mørke 2 s, Lysevne: 10 Sm. 39° 06' 39" N. 9° 33' 00" E.

592. Italien W.-Kyst. Tiber Munding. Finimara Grande. Fyr forandret.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 12/659. Berlin 1913.)

I Foråret 1913 tændes paa *Oen Saera*, tæt N. for det hvide Fyr med Formærkelser NW. for *Finimara Grande* Munding, et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 20 s, Blink 2,1 s, Mørke 17,9 s. Flammens Højde: 61 m. Stryksvidde: 21 Sm. c. 41° 44¹/₂' N. 12° 13¹/₂' E.

Samtidig slukkes det omtalte Fyr med Formærkelser og det hvide, faste Fyr paa *S. Michele* Taarn paa S.-Siden af Mundingen.

593. Steilien W.-Kyst. Trapani. Fyr forandret.

(⁶Avvisi ai Naviganti" Nr. 85/208. Genova 1913.)

Fyret paa *Palumbo* Skær er nu et hvidt Lyntyr. Det er synligt fra alle Sider, undtagen hvor det gaar i Skjul af Land. I øvrigt uforandret. 38° 00' 41" N. 12° 29' 22" E. *Colombara* Fyr er slukket. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/556. København 1913.)

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Antwerpen 4/4. — Alexandra, Nielsen, ank. Win-
dau 7/4. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 8/4. — Anglo
Dane, Pape, ank. hertil 5/4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank.
hertil 5/4. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 8/4. —
Arkansas, Petersen, ank. hertil 2/4. — Arno, Fischer, afg.
West Hartlepool 4/4. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 6/4.
— Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Keval 7/4. — Beira,
Lunge, ank. Reval 6/4. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New
York 3/4. — Chr. Broberg, Henriksen, pass. Brunsbüttel 7/4.
— Christian IX, Holm, afg. Danzig 8/4. — Christians-
sund, Andresen, afg. Trondhjem 8/4. — Dagmar, Müller, afg.
Antwerpen 29/3. — Dania, Jørgensen, afg. Grimsby 31/3.
— Douro, Sørensen, ank. hertil 7/4. — Esbjerg, Strulve, afg.
herfra 8/4. — Florida, Andersen, ank. Frederiksstad 3/4. —
Garonne, Kronmann, ank. Bordeaux 31/3. — Hellig Olav,
Holst, afg. Kristiansand 5/4. — Hengest, Munk, afg. herfra
8/4. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 7/4. — I. C. Jacobsen,
Petersen, afg. Lissabon 4/4. — Jolantha, Kyllbeck, ank.
Riga 7/4. — Kasan, Mikkelsen, ank. Liban 3/4. — Kentucky,
Andersen, afg. Newcastle 4/4. — Kiew, Tønnesen, ank. Port Tai-
bot 5/4. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 6/4. — Louise,
Meyer, ank. London 6/4. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. Bos-
ton 8/4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Kristiania 8/4. —
Minsk, Harder, afg. Gioja 7/4. — Nicolai 11, Myhldor, pass.
Gibraltar 8/4. — Nordjylland, Søbørg, ank. Windau 5/4.
— O. B. Suhr, Frisenette, ank. Windau 7/4. — Omsk, Jacobsen,
pass. Brunsbüttel 7/4. — Oscar 11, Hempel, ank. hertil 9/4. —
Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 9/4. — Pern, Gott-
hardt, pass. Holtenau 8/4. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 6/4.
— Rommy, Bøgvad, ank. Dunkerque 8/4. — Saga, Hansen, afg.
herfra 8/4. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 6/4. — Seine, Le
Dizes, ank. Wismar 5/4. — Texas, Clausen, ank. Buenos
Aires 19/3. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 8/4. — Tiber,
Bech, ank. hertil 3/4. — Tomsk, Wiberg, ank. Palermo 6/4. —
Tula, Therkildsen, afg. Lissabon 8/4. — United States, Gott-
sche, ank. New York 3/4. — Virginia, Ørsted, afg. Newcastle
14/3.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Hirtshals 6/4. — Am-
licenborg afg. Methil 5/4. — Brattingsborg afg. Bahia
Blanca 27/3. — Børglum afg. New Orleans 6/4. — Dans-
borg ank. Liban 30/3. — Elsborg ank. Seaham 1/4. — Es-
rom afg. Norfolk 3/4. — Flynderborg afg. Grangemouth
5/4. — Frederiksborg pass. Holtenau 6/4. — Guldborg
ank. Kallundborg 7/4. — Gurte afg. Baltimore 2/4. — Ham-
mershus afg. Beira 1/4. — Harrildsborg afg. West Hartle-
pool 6/4. — Hnudborg afg. Hull 5/4. — Høneborg ank.
Liban 6/4. — Jelling afg. Cienfuegos 2/4. — Jomsborg
afg. Newcastle 4/4. — Jungshoved ank. Hamburg 4/4. —
Jægersborg pass. Portland 5/4. — Kallundborg ank.
Fnuchal 4/4. — Kalø ank. Huelva 1/4. — Klampenborg
pass. Hirtshal 6/4. — Kronborg ank. Rio Janeiro 30/3. —
Leiro pass. Gibraltar 16/3. — Marselisborg pass. Las Pal-
mas 2/4. — Næsby pass. København 7/4. — Randels-
borg ank. Memel 4/4. — Silkeborg afg. Grangemouth 5/4.
— Skanderborg ank. Genua 4/4. — Skjoldborg afg. Car-
diff 4/4. — Skodsborg afg. Cardiff 1/4. — Spigerborg
pass. København 5/4. — Stegelborg ank. Madeira 3/4. —
Stjerneborg ank. Livorno 6/4. — Søborg afg. Cardiff 6/4. —
Taarnborg pass. Skagen 6/4. — Ulfborg ank. Huelva
4/4. — Uranienborg afg. Rufisque 2/4. — Vordingborg
afg. Windau 5/4. — Ørskild ank. Braila 20/3.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Colombo 6/4. udg.
— Samui afg. Bangkok 4/4. hjemg. — Baudou ank. Antwerpen
6/4. udg. — Pangan ank. Bangkok 5/4. udg. — Jutlandia
afg. Colombo 8/4. hjemg. — Selandia ank. Aarhus 8/4. hjemg.
— Indien afg. Shanghai 7/4. udg. — Tranquebar afg.
Singapore 29/3. hjemg. — Cathay ank. Port Said 8/4. udg. —
Chumpon afg. Bunbury 2/4. hjemg. — Kina afg. Teneriffe
21/3. udg. — Arabien afg. Barry 28/3. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas
23/3. hjemg. — St. Croix afg. Demerara 31/3. hjemg. — St.
Jau afg. Portland 28/3. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Folkenberg, afg. Seaham 8/4. til Neufahrwasser. — Johan
Sieu, Nielsen, ank. Blyth 7/4. — Harald Klitgaard, Ras-
mussen, ank. Reval 8/4. — Russ, Petersen, afg. San Lorenzo 28/2.
til Göteborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Buenos
Aires 2/4. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Sunder-
land 3/4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Buenos
Aires 5/3. til Stockholm. — Generalkonsul Pallisen,
Christensen, afg. Amsterdam 3/4. til Savannah. — Wladimir
Reitz, Olsen, afg. Rosario 29/3. til Avenmouth. — Helmer
Morch, Thorsøe, afg. Åhus 26/3. til Buenos Aires. — Newa,
Bahl, afg. Bahia Blanca 7/3. til Göteborg.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, ank. London 8/4. — Thyra,
Jessen, pass. Sagres 8/4. for Casablanca. — Polly, Mathiasen, afg.
Esbjerg 8/4. til Goole. — Nexos, Basse, afg. Boness 8/4. til Es-
bjerg. — Johanne, Thøgersen, ank. Hamburg 8/4. — Norma,
Degu, afg. Goole 8/4. til København. — Laura, Lund, afg. Ham-
burg 7/4. til Bayonne. — Inger, Schiff, afg. Aliante 7/4. til
Gandia. — Nordsoen, Gram, ank. Oran 7/4. — Marie, Niel-
sen, ank. Mazzaron 7/4. — Ellen, Hansen, ank. Caen 7/4. —
Olga, Christensen, pass. Coreubion 7/4. for Hamburg. — Nora,
Lauritsen, afg. South End on Sea 8/4. til Newcastle. — Nancy,
Pedersen, ank. Methil 5/4. — Bodil, Jensen, pass. Brixham 4/4.
for Riga. — Gerda, Iversen, afg. Swansea 4/4. til San Felio. —
Ulla, Hansen, ank. Hamburg 4/4. — Karla, Nielsen, afg. Swansea
3/4. til Valencia. — Rigmor, Uldall, afg. Hull 2/4. til Videy.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Valencia 7/4. — Sara,
Jensen, ank. Lübeck 7/4. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 4/4.
— Ragnhild, Schultz, ank. Haugesund 1/4. — Valborg,
Hansen, afg. Tyne 5/4. — Sjælland, Svarrer, ank. Hull 7/4.
— Estrid, Hansen, ank. Kristiania 3/4. — Agnete, Dam, ank.
Rendsborg 8/4. — Guuhild, Hansen, afg. Burntisland 5/4. —
Hermia, Farup, afg. Methil 3/4. — Alice, Jørgensen, ank.
Hull 8/4.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Rotterdam 6/4. — Lon-
don, Bom, afg. Batoum 4/4. til Koustantinopel. — Paris, Tho-
laender, afg. Bandholm 5/4. til Methil. — Bryssel, Kaas, ank.
Rouen 5/4.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barbados 3/4. — Wien,
Boeck-Hansen, ank. Santa Fe 30/3. — Roma, v. Thun, afg. Mau-
chester 29/3. til Neapel.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Dunnethead 6/4.
— Chassie Mærsk ank. Københavns Red 5/4. — Eleonora
Mærsk pass. Ushant 3/4. — Laura Mærsk ank. Santa Fé
1/4. — Lexa Mærsk ank. Memel 3/4. — Peter Mærsk
ank. Barreiro 28/3. — Sally Mærsk afg. Port Arthur 5/4. —
Rosenborg afg. Methil 4/4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Nantes 9/4. — Mar-
tha, Christensen, afg. Nostagalen 8/4. — Elua, Rathje, ank. Tra-
pani 5/4. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 1/4. — Harriet,
Larsen, afg. Swansea 2/4. — Daguy, Therkildsen, ank. Boulogne
6/4. — Simone, Møller, ank. Barreiro 31/3. — Jeanne, Ol-
sen, afg. Almeria 7/4. — Vera, Risø afg. Tunis 8/4. — Daisy,
Jørgensen, ank. Sunderland 1/4. — Annine, Leth, ank. Civita
Vecchia 7/4. — Kamma, Løfler, ank. Malmø 2/4. — Betty,
Lagesen, ank. Genua 1/4.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 5/4. —
Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Kristiania 5/4. —
Urania, Clausen, afg. Rotterdam 5/4.

Nordsoen. Nordland, Larsen, afg. Norrköping 7/4. —
Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grimsby 4/5. — Hol-
land, Poulsen, ank. Blyth 7/4. — England, Andersen, ank.
Helsingør 8/4.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 7/4. — Frank-
rig, Friis, afg. Las Palmas 28/3.

Dampskibsselskabet af 1911. Edua, Iversen, ank. Swansea 7/4.
— Alf, Clausen, ank. København 8/4.

Dampskibsselskabet Dania. Ely, Nielsen, pass. Gibraltar 7/4.
for Algier. — Nelly, Clausen, ank. til Marseille 8/4. — Fanny,
Eriksen, ank. Lissabon 4/4. — Lilly, Sørensen, pass. Sagres 6/4.
for Antwerpen. — Alexy, Sørensen, ank. København 28/3. —
Dagny, Clausen, afg. Greenock 8/4. til South-Shields. — Mary,
Sørensen, ank. St. Heliers 7/4.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, af Korsør 8/4. til Blyth. —
Skinfaxe, Faber, afg. Dunston 4/4. til København. — Rim-
faxe, Weichardt, afg. Burntisland 6/4. til Helsingør.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Burntisland 6/4. til
Faaborg. — Thor, Olsen, afg. Wismar 1/4. til Bordeaux. — Nord-
pol, Holst, ank. Burntisland 7/4.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Liban 8/4.

Oreon. Erik, Hansen, ank. Liban 3/4.

Rødbj Havn. Freja afg. Præstø 6/4.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elis-
sejoff ank. Rouen 2/4.

Thuro. H. A. Hansen, Hansen, ank. Gjedser 8/4.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Nakskov 1/4. — Energi,
Jensen, ank. Korsør 6/4.

Sejlskibe.

Rønne. Prøven, Olsen, ank. Aalborg 3/4.

Svendborg. Haabet, Andreasen, ank. Rochester 29/3. —
Libra, Hansen, ank. Ipswich 28/3. — Embla, Mikkelsen, ank.

Stolpmünde 27./3. — Clytia, Hansen, ank. Leith 28./3. — Zenitha, Jensen, ank. North Shields 31./3. — Lindhardt, Madsen, ank. Frederiksstad 29./3. — Zampa, Wulf, ank. Newhaven 30./3. — Rotha, Jensen, ank. Colchester 1./4. — Jason, Hansen, ank. Rochester 31./3. — Vesta, Poulsen, ank. London 31./3. — Hans Ditlev, Skovgaard, ank. Kjøge 30./3. — Valkyrien, Hansen, ank. Bremerhafen 1./4. — Valborg, Rasmussen, ank. Drammen 1./4. — Pallesen, Jensen, ank. Portsmouth 1./4. — Concordia, Henriksen, ank. Faxe 2./4. — Niels Juel, Olsen, ank. San Malo 2./4. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Stackton 2./4. — Britta, Jensen, ank. Stettin 3./4. — Maagen, Jensen, ank. Faxe 3./4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Tappert 4./4. — Ludvig, Brandt, ank. Swinemünde 4./4. — Anna, Fisker, ank. Faxe 3./4. — Norden, Andreassen, ank. San Malo 4./4. — Britannia, Rasmussen, ank. Grimstad 5./4. — Dagny, Rasmussen, ank. San Malo 5./4. — Solon, Rasch, ank. Stockton 5./4. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Treport 5./4. — Pampa, Jensen, ank. Stettin 4./4. — Fulvia, Petersen, ank. Holmestrand 5./4. — Adolf, Jensen, ank. Swinemünde 5./4. — Almar, Hansen, ank. Jersey 4./4. — Roma, Jensen, ank. Port Halliquen 5./4. — Capella, Hansen, ank. Montrose 7./4. — Philip, Christensen, ank. San Nazaire 5./4. — Hans Emil, Skov, ank. Libau 6./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Coruna 7./4. — Cimbria, Larsen, ank. Rochefort 6./4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Granville 7./4. — Newsky, Nielsen, ank. Swinemünde 7./4. — Nauna, Madsen, ank. Brest 4./4. — Elise, Andreassen, ank. Aloa 5./4.

ank. Malmö 3./4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Rostock 3./4. — Jenny, Svane, er ank. Aracaty. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Great Yarmouth 3./4. — Pampa, Svendsen, ank. Randers 4./4. — Adle, Weber, ank. Stralsund 4./4. — Kristiane, Petersen, ank. Halmstad 3./4. — Alf, Hansen, ank. Hobro 3./4. — Vega, Petersen, ank. Halmstad 3./4. — Amalia, Andersen, ank. Laurvig 4./4. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Kristianiafjorden for Londonderry. — Elise, Nielsen, ank. Halmstad 4./4. — H. H. Petersen, Christensen, er ank. Odense. — Eos, Christensen, ank. Casablanca 4./4. — Herkules, Bager, ank. Stralsund 4./4. — Venus, Weber, ank. Karlshamn 5./4. — Svip, Jensen, ank. Aalborg 5./4. — Prøven, Schmidt, pass. Dungeness 2./4. vestg. — Kirstine Jensen, Raahauge, pass. St. Cathrines Point 2./4. vestg. — Ellen, Lauritzen, pass. Dungeness 2./4. østg. — Freya, Nielsen, ank. Southalloa 4./4. — Malfridur, Hansen, ank. Swinemünde 4./4. — Solon, Rasmussen, ank. Odense 4./4. — Forældres Minde, Christensen, ank. Newcastle 6./4. — Phoenix, Christensen, ank. Bridgeness 7./4. — Karen, Boye, ank. Dysart 7./4. — Norma, Jørgensen, ank. Fernandina. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Dungeness 2./4. vestg. — Prøven, Schmidt, pass. Beachy Head 2./4. vestg. — Johanne, Stegmann, ank. Horsens 7./4. — Argo, Clausen, ank. Lissabon 5./4. — Rolf, Christensen, ank. Campecheam 6./4. — Neptun, Skals, ank. Rostock 7./4. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 7./4. — Anne, Hansen, ank. Åhus 7./4.

Erø. Merkur, Christensen, ank. Setubal 31./3. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Cuxhaven 30./3. p. R. t. Maracaibo. — Nathalia, Eriksen, ank. Stykkisholm 31./3. — Acacia, Jensen, ank. Odense 1./4. — Fremad, Hansen, ank. West Wemyss 1./4. — Søstrene, Weber, afg. Marstal 1./4. til Sverrig. — Argus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 2./4. p. R. t. Gefle. — Hejmdal, Staugaard, ank. Cadiz 2./4. — Neptun, Skals, ank. Fakse Ladeplads 3./4. — Bertha, Madsen, ank. Halmstad 3./4. — Nicoline, Hansen, ank. Danzig 3./4. — Albertina, Kromann,

INDHOLD:

Modellelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 10. April 1913. — Tyske Søretsdomme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. April 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		111 ³ / ₄	112
Danmark	108	107 ³ / ₄	108 ¹ / ₄
Norden	113 ¹ / ₄ — ¹ / ₄	113 ³ / ₄	113 ³ / ₄
Gorm		—	—
Carl	114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₄
Dannebrog	123 ¹ / ₂	123 ¹ / ₄	123 ³ / ₄
Skjold	103	103	103 ¹ / ₂
Urania		34	35
Neptun		120	121
Dampsk. af 1896		120 ¹ / ₂	121
Hejmdal	124 — ¹ / ₄	124	124 ¹ / ₄
Østasiatiske	130 ³ / ₄ — 131	130 ³ / ₄	131
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	122	121 ¹ / ₄	122 ¹ / ₄
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	85 — ¹ / ₄	85	85 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 ³ / ₄ % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		85 ¹ / ₄	87 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie.		93	94
4% — — 1.		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		89	91
4% — — 7.		91 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
4% Østift. Kreditf.		91 ¹ / ₂	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142 ¹ / ₄	144
Privatbank		104 ¹ / ₄	105
Landmandsbank		137	137 ¹ / ₂
Handelsbank	140 ¹ / ₄ — ³ / ₄	140 ¹ / ₄	140 ³ / ₄
Grundejerbank		15	15 ³ / ₄
Burm. & Wain	87	86 ³ / ₄	87
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkertabr.	229 — 228 ³ / ₄	229	229 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	208 ³ / ₄ — 209	209	209 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 9. April 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.28	18.23
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. April 1913.

Russiske Noter	215.25
4% Russiske Consols	89.10
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	86.40
5% Mexikanske 1899	97.60
5% Rumænske Stats	99.40
4% — — 1890	92.20

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

„Forenede Dampsk.“ 376,000, „Danmark“ 208,000, „Norden“ 152,000, „Carl“ 188,000, „Dannebrog“ 284,000, „Skjold“ 76,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 76,000, „Hejmdal“ 96,000, „Gorm“ 152,000, „Neptun“ 68,000, „Dansk-russisk“ 216,000, „Østasiatisk“ 56,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparereres.

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

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 Statsbæredriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallens Bog „Know your own ship“.

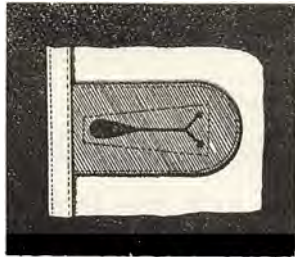
Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Forægnings Lokaler og hos Bøkerhænderens Efflg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

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

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faas overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76
:: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. ::

Specialitet: Skibspumper.

Forlang Projekter & Tilbud.

Iver C. Weilbaech & C.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritskompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadkompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

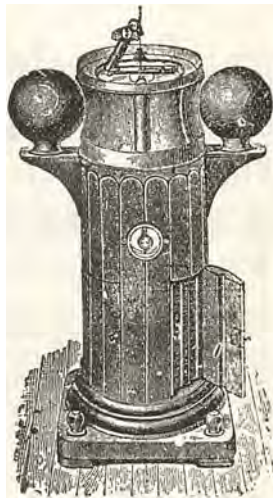
Azimutinstrumenter

Pejlstetter

Kikkert
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre

Clinometre
Megaphoner

Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas
Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterer
m. m.
Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

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,
Carlsbølterwani, Kjøbenhavn.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

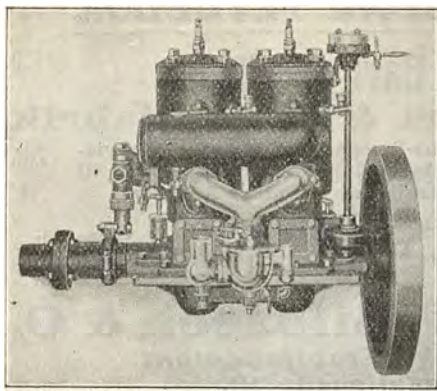
Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup

Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 71 77

Specialitet: Hjulgemotorer
til Lystartøjer.

Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskreise. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.

LANDMANDSBANKEN

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

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.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

16. Holmens Kanal.

Telegram-Adresse:

Private.

Telefon Nr.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1786. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:

Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse:

Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse:

Fjerde Søforsikring.

Telefon:

Central 256.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthuugade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
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.

Joseph Draper jun.

Clapham Junction,
London. England,

er Køber af haardt Træ,
som stammer fra gamle op-
huggede Skibe, til Brændsel.

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

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den
brugbare Dyr.



Kakerlakker-
pulver
à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

M. Clausen, København H.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sieurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats.

Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smørepræparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Hill-Madsen^s

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A/S

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

Oscar Rolf,

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

A. Veltheim,

Lovisa (Finlaud)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltelm“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibslevoniarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.
Telefon 885.
Telegramadresse: „Stotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

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

Fraissinets Patent Varmluft-Fejeapparat

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indhavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

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.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rømmer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Bøsninger & Stænger paa Lager.

Fabr. „**SECURE**“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556.

Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Aedav“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne
Nr. 102.

DET BEDSTE ER DET BILLIGSTE!

Loveridge's forbedrede Rørlednings Spring Buffers.

Messrs. Loveridge Ltd, Cardiff.

Glasgow 10/8 11.

Herrer,

S.S. »Kyleakin«.

Da denne Baad var ny blev den udrustet med almindelige Spring Buffers, men da disse ofte gik i Stykker og kostede Bryderi, ombyttede vi dem med Deres Patent Rørlednings Spring Buffers som nu har været i Brug i omtrent 3 Aar, og de har aldrig voldt noget Bryderi.

Med megen Agtelse

Abram Addie & Cousin.

Skriv efter illustreret Prislister til Fabrikkerne



LOVERIDGE LTD

Skibaudstyreforretning
CARDIFF.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. April 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

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

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


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: „Palle“
 = 40 Kr. =
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
 Salvørvej 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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“.

Sextanter-Kompasser

 „Capt. Clausens
 Kontroldybemaaler
 Eneforhandler for Skandinavien af
 Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
 15 KØBMAGERGADE 15
 Undgaa Fejltagelse.

Københavns Uddampnings- og
 Vesterbrogade 25 **Desinfektionsanstalt.** **NIELS**
 Telf. 6138 **JENSEN**
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
 Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Remington,eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

MENGELBERGS PATENTBUREAU,

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborganbefaler sig med alt til Faget henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.**C. L. Seifert**

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telegramadresse

C. L. Seifert

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197**A/S Moss Værft, Moss, Norge**

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.**Assuranceforeningen „SKULD“****Christiana**overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.**Motorfløjter • Dampfløjter**Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Bræddel af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløjte.Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejdeudføres hurtigt og
solidt.**J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.**

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Billig til Salg.En Tank af Teak-Træ, næsten ny, 3 Meter lang, 1 Meter
dyb, sælges meget billigt.

V. Vedsted Kro pr. Ribe.

Bothmanns Enke.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

RATINStats-
anerkendt.Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
NyØstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.**Berg & Larsen**

Nyhavn 53, København,

og
Chr. Schjervecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

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

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Skibs-Auktion.

3/m Motorskonnert „ASTA“, bygget for Islandsfart, af
Staal, Svendborg 1909, til ca. 10 % højere Pladedimensioner,
end Klassen fordrer, 95 Netto Reg.-Tons, 180 Tons d. v. paa
8 1/2' Dybtg. Dimens.: 85' x 21 3/4' x 9'. 36 HK. 3 Cyl. Hou-
møller Motor, 2 Motorlossespil paa Dæk. 2 store Luger,
overdaadigt Inventar, 2 Stel Sejl, det ene nyt, bortsælges ved
frivillig offentlig Auktion Mandag den 21. April 1913 Kl. 2 pr.
ombord i Skibet, der er oplagt i København.For Auktionskonditioner, Inventarieliste, Fotografi og Be-
sigttelse bedes man henvende sig til**Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau**

ved Charles Hvilsom.

Tlgr.-Adr.: Hvilsom, København.

Tlf. 4705, 4810. For udenbys Samtaler Statstlf. 79.

Cuprinol— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

SKIBS-PROVARIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 17. April 1913.

Svendborg Sømandshøjskole og Sømandshjem har udsendt Aarsberetning for 1912. Sømandshøjskolen har nu virket i seks Aar, og har i denne Tid været besøgt af 275 Elever, eller gennemsnitlig 46 hvert Aar. Sidste Aar var Skolen besøgt af 52 Elever, hvoraf 47 var Befarne og kun 5 Begyndere. Syv af Eleverne gennemgik tillige Kogeskolen. For 32 af Elevernes Vedkommende varede det gennemsnitlige Ophold paa Skolen tre Maaneder.

Undervisningen har omfattet Dansk, Engelsk, Sløjd, Sømandskab, Regning, Maskinlære, Fysik, Historie, Navigation, Geografi, Frie Foredrag, Sundhedslære og Signal-tjeneste. Desuden er der blevet holdt en Række dannende og belærende Foredrag, tildels ledsaget af Lysbilleder, Musik eller Sang. En i Svendborg Havn oplagt Skonnertbrig »Phønix« af Marstal har af Skibsreder H. C. Christensen velvilligt været overladt Skolen til de praktiske Øvelser. Undervisningen har været ledet af Forstanderen i Forbindelse med Styrmand L. H. Christensen. Assistent A. C. Rasmussen og Læge A. Friis. Kogeskolen har været ledet af Frk. Anna Tarri.

Paa Grund af tidlige Udmønstringer maatte Skolen slutte af midt i Marts Maaned, men det lykkedes den at faa Eleverne anbragt nogenlunde samlet, saaledes at seks Skibe forlod Havnen helt eller væsentlig bemanded med Skolens Elever.

Et aktuelt Spørgsmaal finder Omtale i Aarsberetningen, nemlig Spørgsmaalet om Tilgang til Sømandsstanden. Herom hedder det bl. a.: Naar Skoleskibene averterer efter Elever, melder der sig altid langt flere, end der kan optages, hvad der formentlig maa tages som et Vidnesbyrd om, at der er Drengene nok, som har Lyst til Sømandslivet. Men Overskudet af disse Drengene synes efter alt at dømme ikke at komme Søen til Gode, og adskillige Breve, som Skolen har modtaget, tyder paa, at det er Foreældrene, der stiller netop det at komme ud med et Skoleskib som en Betingelse for at give deres Minde til, at deres Sønner bliver Sømand. Dersom den følelige Mangel paa Tilgang, hvorunder Søfarten nu lider, skal afhjælpes, synes der da ikke at være andet at gøre end enten at gaa videre med Skoleskibene eller om det kan lykkes at skabe et Mellemlid mellem den private Skibsfart og Hjemmene, saaledes at disse derved vinder den Tryghed, de nu mener at mangle, og Skibene ad den Vej faar de Drengene, de behøver. De Hold for Begyndere, Sømandshøjskolen hidtil har haft, ialt 47 Drengene, har jo været noget i Retning af det sidst anførte, og de Erfaringer, der er gjort, er i de fleste Tilfælde opmuntrende. Dog vilde det vist være tilraadeligt, at Lærlingeforholdet blev fastere ordnet, om der ad denne Vej skal vindes noget betydeligt.

Som Sømandshjem for Svendborg har Højskolen stadig stor Betydning. I det forløbne Aar har der boet 507 Sømand. Skolens Forstander er Hr. Vilh. Rasch og dens Formand Kommandør I. A. Vøhlz.

Skolens Aktiver er i det medfølgende Regnskab opført med Kr. 69,666, men da den forrenter en Gæld paa c. 43,500 Kr., trænger den fremdeles til velvillig Støtte af Autoriteter og andre.

Lang Kapsejlad fra Stillehavet til England. I December Maaned f. A. begyndte en Kapsejlad fra den chilenske Havneby Tocopilla til Falmouth i den engelske Kanal. Der var fire Deltagere, et dansk, et norsk og to franske Jernsejlskibe. Resultatet foreligger nu, idet den danske Bark »Havila«, Kaptajn Duysen, af Nordby paa Fanø, den 27. Marts om Formiddagen løb ind paa Falmouths Red. Skibet havde da brugt ialt 110 Dage til den lange Rejse. Det næste Skib blandt Kapsejlerne, der naede Falmouth, var det norske Barkskib »Komet«, Kaptajn F. S. Jensen af Kristiania, som kom fire Dage senere. De to andre Deltagere, det franske

Barkskib »Duplex«, Kaptajn Charier af Nantes, og Barkskibet »Marguerite Molinos«, Kaptajn C. Boivin af Havre, har endnu ikke naaet den engelske Kanal.

Den sjældne Kapsejlad har vakt stor Interesse saavel i Chile, hvor der blev indgaaet store Væddemaal i den Anledning, som her hjemme. Det danske Skib, der er det mindste af alle Deltagerne, maaler 1,325 Netto Reg-Tons, det norske Skib »Komet« 1,425 og de franske henholdsvis 1,938 og 1,775 Netto Reg-Tons.

Der har selvfølgelig blandt alle fire Kapsejleres Besætninger været arbejdet haardt for at komme ind som Sejrherrer. At de danske Sømand har tilkæmpet sig Førstepladsen, er en Ære, men i det norske Skib »Komet« har man anstrængt sig i ikke ringere Grad for ikke at miste nogen Chance.

Det har blæst haardt, og særlig rundt Kap Horn frembød der sig store Vanskeligheder. Orkan afløste Orkan, og i lange Tider kæmpede man med en voldsom Sø.

»Havila« er bygget i Dumbarton, hvor man jo stadig har lagt Vægt paa at frembringe Kapsejlere. Hensynet til god Lasteevne har dér altid været mere underordnet.

»Komet«s Reder meddeler, at hans Skib var meget begroet paa denne Tur, idet det ikke har været i Dok siden Efteraaret 1911.

(»Norg. Handels- og Sjøfl.«)

Rederierhverv forsøgt som Statsdrift. Den socialistiske Regering i Vesta Australien har for ikke længe siden anskaffet sig en Handelsflaade, i den Hensigt at vise, at Staten kan være en lige saa god Skibsreder som nogen Privatmand, og at de almene Interesser vil blive bedre varetaget paa den Maade, idet Indtægterne af Foretagendet skulde komme alle Skatteydere til Gode.

De Beregninger som var lagt til Grund for dette Foretagende stillede en Gevinst af £ 70,000 pr. Aar, i Udsigt.

De første syv Maaneders Drift har imidlertid bragt et Tab af £ 4,000 à 5,000. Skatteyderne maa saaledes i Stedet for at opnaa en Lettelse, betale ekstra for at redde Statens umodne Eksperiment fra Undergang.

Hvorledes dette Rederiforetagende iøvrigt drives fremgaar af følgende tragikomiske Hændelse:

For nogen Tid siden sendtes Regeringsdamperen »Kwinana« til Ny Zealand med en Trælast, for en Fragt der var lang Tid under de gængse Noteringer. Nu er Forholdet i Ny Zealand det, at Loven bestemmer, at hvis et Skib indkommer til en Ny Zealandsk Havn, og dets Besætning kan fordrø forfalden Hyre eller denne forfalder til Betaling under Skibets Ophold i Havnen, maa dette ikke forlade Havnen, førend Hyrebeløbet er udbetalt.

Det viste sig nu, at den vestaustralske Regering ikke havde forudset dette, og at Pengene til Mandskabets Hyre ikke fandtes om Bord, hvorfor Skibet blev stoppet. Dets Fører maatte nu henvende sig til Ny Zealands Premierminister med Anmodning om et Laan. Da han blev spurgt hvorfor han ikke telegraferede til sine Chefer om Sagen, svarede han, at disse kunde ikke anvise Penge uden Regeringens Tilladelse, og at den paagældende Minister var rejst ud til sit Landsted, hvorfor han ikke kunde træffes.

(»Svensk Export«.)

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Paa et den 9. ds. afholdt Møde besluttede Dansk-russisk Dampskibsselskabs Bestyrelse at foreslaa Generalforsamlingen af det disponible Overskud for 1912, som inklusive fremført Saldo for 1911, efter vedtægtsmæssig Afskrivning paa Skibene med Kr. 138,021.63, andrager Kr. 1,780,633.65, at udbetale 5 pCt. Dividende paa den fulde Aktiekapital af 10 Mill. Kr., afskrive 1 Mill. Kr. paa Konto for Tab fra

1907 og Restbeløbet, Kr. 280,633.65, paa Selskabets Beholdning af Værdipapirer.

Burmeister & Wains Udvidelse af sit Areal Syd for Orlogsværftet vil i Følge »Riget« komme til at koste Selskabet 800,000 Kr., men i denne Sum er indbefattet Afstaaelsen af betydelige Arealer baade fra Københavns Havnevesen og fra Søbefæstningens Plads Øst for Refshaleøen. Hertil medgaar tre Fjerdedele af Vederlaget. Krigsministeriet forlanger kun en Erstatning af 150—200,000 Kr. for Flytning af et Krudttaarn samt forskellige elektriske Ledninger.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Balkan krigen. Fra Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at den bulgarske Regering har hævet Forbudet mod, at fremmede Skibe anløber Kavallas Havn, og at denne Havn saaledes atter er aaben for Skibsfarten.

Kuldepoter paa Azorerne. I Følge »The Board of Trade Journal«, for 3. ds., er der nu blevet oprettet Kuldepoter i Havnene Horta (Fayal) og Ponta Delgada (St. Michaels) paa Azorerne, som vil være i Stand til at forsyne ethvert anløbende Skib med Kul.

»Holiday Calendar«. Under denne Titel har The Baltic and White Sea Conference, i Bogform udgivet en Fortegnelse over de officielle Helligdage i de forskellige europæiske Søfartslande, der vil være af megen Nytte for alle Skibsfartsinteresserede.

Besejlingen af Kotka. Mæglerfirmaet Cadenius & Grahn i Kotka skriver den 7. ds. til os: Regeringens Isbryder, »Sampo«, ankom hertil i Dag. Kaptajnen meddeler, at der fandtes megen Is i Bugten, og er af den Mening, at det vil vare én à to Uger, førend Sejladsen paa Kotka kan begynde.

Sejladser paa Lovisa. Mæglerfirmaet A. Veltheim, Lovisa, meddeler os, at Søfarten i det Distrikt antagelig vil tage sin Begyndelse omkring 20.—25. ds.

Skibsfarten paa Nawa. St. Petersburg, 15. April. Skibsfarten paa Nawa er igen aabnet. (Ritz. Bur.)

Skibbygningsindustrien 1912.

Naar Resultatet for 1912 skal gøres op, saa viser det sig mod Forventning, at det paa to Maader ikke har været tilfredsstillende.

For det første har langvarige Arbejdervanskeligheder i Forbindelse med den i sidste Foraar herskende Kulstrejke bevirket, at den afleverede Tonnage gennemgaaende ikke er saa stor som ventet. Den afleverede Tonnage af »tramps« vil saaledes næppe kunne opveje det samlede aarlige Tab, c. 300,000 Brutto Tons, endstige tilfredsstillende de Krav, som den forøgede Verdenstrafik stiller.

Ved en Bedømmelse af den samlede nybyggede Tonnage i Forhold til Verdenshandelen maa man ogsaa regne med det abnormt store Antal Tankdamper, som er bygget, ialt 313,870 Brutto Tons, da denne Tonnage kun i ganske specielle Farter kan influere paa Skibsfartens Vilkår.

For det andet er en stor Del af den Tonnage, som er afleveret i 1912 sluttet for længere Tid tilbage og derfor til mindre gode Priser. Mange Værfter ligger endnu inde med Ordre fra denne daarlige Periode og kan kun effektuere dem med Tab, navnlig da Priserne paa Staalmaterialer er steget meget betydeligt i den senere Tid.

Værfternes Udbytte har derfor i 1912 ikke svaret til den store Tonnage der er afleveret.

Nation	1912			1911		
	Antal Skibe	Brutto Tons	I. HK.	Antal Skibe	Brutto Tons	I. HK.
England	831	1,232,390	1,263,086	897	1,221,948	1,139,527
Skotland	520	688,188	914,741	557	671,624	837,668
Irland	22	164,748	93,450	24	186,825	150,116
Kolonierne	208	36,578	17,922	152	29,249	12,875
Storbritannien	1581	2,121,904	2,289,199	1630	2,109,646	2,140,186
Tyskland	408	530,312	646,025	330	401,881	666,785
Føreneede Stater	196	321,592	324,208	160	268,561	257,825
Holland	705	258,263	112,859	480	178,618	101,730
Frankrig	112	177,883	254,595	106	184,411	324,225
Japan	272	89,925	180,851	183	84,462	164,375
Østrig	22	83,192	89,910	54	68,390	48,485
Norge	100	53,256	58,273	81	38,222	41,004
Italien	62	35,617	201,865	18	86,814	148,150
Danmark	37	27,622	18,605	32	18,961	18,040
Belgien	18	21,329	9,215	38	12,489	1,798
Spanien	10	20,372	37,750	6	6,760	10,800
Kina	63	13,057	8,260	48	4,222	3,920
Sverige	21	12,286	10,680	20	9,734	16,931
Rusland	23	3,604	4,510	13	94,905	169,215
Ialt	3630	3,780,214	4,246,805	3199	3,568,076	4,113,469

Som det fremgaar af ovenstaaende Tabel over det samlede Udbytte hele Verden over, hævder Storbritannien stadig Førerstillingen blandt Nationerne.

Indenfor Storbritannien er det atter som sædvanligt »Clyden« med 389 Skibe paa 640,529 Brutto Tons og 878,326 I. HK., og »Tynen« med 97 Skibe paa 388,376 Brutto Tons og 464,855 I. HK., som yder Broderparten af den samlede Tonnage.

Følgende Tabel viser iøvrigt de forskellige Distrikters Resultater:

Distrikt	Antal Skibe	Brutto Tons	I. HK.
Clyden	389	640,529	878,326
Tynen	97	388,376	464,855
Wear	82	309,934	191,806
Tee & Hartlepool	100	261,888	182,210
Belfast	22	164,748	93,450
Mersey	128	139,601	243,480
Dockyards	4	54,000	—
Humber	131	48,495	62,970
Forth	32	19,054	7,915
Tay	28	17,388	10,400
Thames	120	14,319	16,860
Engl. Kanal	130	11,931	101,635
Dee	71	11,217	18,100
Bristol Kanal	39	3,761	170

Naar vi betragter de enkelte Skibes Størrelse, saa er »1912« ikke noget Mærkeaar. Der er i Virkeligheden kun bygget ét »stort« Skib, nemlig »Imperator«, som er bygget i Tyskland hos Vulcan i Hamburg.

Listen over de 6 største Skibe ser i Aar saaledes ud:

Navn	Type	Brutto Tons	Værft
Imperator	4 Skr. Turb.	52000	Vulcan Co.
Ceramic	3 Skr. Comb.	18500	Harland & Wolff
Empress of Russia	4 Skr. Turb.	16850	Fairfield Co.
Empress of Asia	4 Skr. Turb.	16850	Fairfield Co.
Nestor	2 Skr. Damp	14500	Workmann, Clark & Co.
Niagara	3 Skr. Comb.	13342	John Brown & Co.

Storbritannien hævder imidlertid endnu Stillingen som Sæde for det Værft, der har bygget den største Tonnage.

I Aar er det Swan Hunter Wigham Richardson i Newcastle, som har bygget 21 Skibe med 121,281 Brutto Tons, derefter følger:

Værft	Antal Skibe	Brutto Tons
Vulcan (Hamb. & Stettin)	11	96,639
Workman Clark & Co.	10	85,391
Will. Doxford & Sons.	18	80,995
Will. Gray & Co.	20	79,841
Harland & Wolff.	7	77,591

Tyskland har, som ovenfor nævnt, Æren af at have bygget Verdens største Skib; dets Skibbygningsindustri er forøvrigt gaaet frem fra 418,000 Brutto Tons til 530,000 Brutto Tons, hvilket er en ualmindelig stærk Stigning. Derimod er den samlede Hestekraft faldet med 58,000 I. HK.

Blandt de tyske Værfter staar Vulcan (de forenede »Stettiner- og Hamburger-Vulcan«) øverst i Rækken med 11 Skibe paa ialt 96,639 Brutto Tons og 99,250 HK., dernæst følger:

Bremer Vulcan	11 Skibe m.	66,177 Br. Tons	og 36,400 I. HK.
Flensburger Schiffb. G. 10	—	55,657	— 23,100 —
Johs. C. Techlenburg. 7	—	39,982	— 24,400 —
Fried. Krupp.	9	38,745	— 121,750 —
S. Schichau.	18	33,975	— 143,700 —

Frankrig viser en ringe Nedgang i Tonnage fra 184,411 Brutto Tons i 1911 til 177,887 Brutto Tons i 1912, men dette skyldes udelukkende, at Krigsskibstonagen er væsentlig mindre i 1912. Der er saaledes en Opgang at spore i Handelsskibbygningen. Det største Værft i Frankrig i 1912 er Chantiers de la Loire, som har leveret 13 Skibe med 51,081 Brutto Tons og 58,970 HK.

Opgørelsen fra De forenede Stater viser ganske vist en Fremgang paa c. 53,000 Brutto Tons med 60,000 HK., men denne skyldes for en stor Del ny Krigsskibe.

Besyderligt er det, at dette mægtige Industriland stadig ikke kan oparbejde en Skibbygningsindustri, der svarer til de enorme Kyststrækninger, ligesom dets Skibsfart heller ikke paa nogen Maade staar i Forhold til Landets Størrelse.

Norge kan i Aar opvise en meget stærk Opgang i Skibbygning, idet der er sat 53,256 Brutto Tons med 58,273 HK. i Vandet imod 38,222 Brutto Tons med 41,004 HK. i 1911.

Hovedparten er kun mindre Skibe; Lastbaade til Nord- og Østersøen, samt Hvalfangerbaade, hvad der er de norske Værfters Specialitet.

Den store aarlige Forøgelse til den norske Handelsflaade ydes dog hovedsagelig af de store engelske Skibsværfter paa Tynen og Humber. Den norske Handelsflaade er i 1912 bleven forøget med ialt 67 Skibe med en samlet Tonnage paa 130,717 Brutto Tons.

Holland viser i Aar en ualmindelig stor Fremgang, fra 178,618 Brutto Tons i 1911 til 258,268 Brutto Tons i 1912.

Den overvejende Del af de i Holland byggede Skibe er Smaadampere, Lægtene o. lign. Der er kun bygget to Dampskibe paa 7,000 Tons hver, ellers træffer man i Listerne sjældent Baade over en 500—600 Tons.

Japan har i Modsætning til de foregaaende Aars store Fremgang omtrent staaet stille i Aar.

Det maa dog bemærkes, at de japanske Værfter i Aar har leveret Kampskibe og Panserkrydsere, som baade med

Hensyn til Størrelse og Fart staar fuldtud paa Højde med, hvad de vesteuropæiske Værfter kan præstere.

Russlands Skibbygning bestaar, som bekendt, kun af Krigsskibbygning, og i Aar, da der ingen Krigsskibe er sat i Vandet, er Udbyttet svundet ind til ialt — 3,000 Brutto Tons imod 94,000 Brutto Tons i Fjor.

Sverige er gaaet lidt frem, men de svenske Værfter synes ikke at være i Stand til at konkurrere med Udlandet. Der er ialt kun bygget 12,286 Tons i Sverige.

De danske Værfter viser ligesom i Fjor en stærk Stigning, hvad der tydeligt fremgaar af følgende Tabel:

Burmeister & Wain.

Navn	Type	Tons	HK.	Reder
Christian X	Motorskib	4,934	2,500	Hamburg Amerika Linien
Suecia	Motorskib	3,716	2,000	R. A. Nordstjernan, Stockholm
Polarlys	Passagerdamper	1,070	1,200	Det Bergenske Dampskibss., Bergen
Aarhus	Passagerdamper	1,627	2,300	Det foren. Dampskibsselskab do.
Avanti	Fragtdamper	2,128	850	
Ialt	5 Skibe med	13,475	8,850	
I 1911.	6 — »	10,884	12,300	

Københavns Flydedok og Skibsværft.

Navn	Type	Tons	HK.	Reder
Koldinghus	Passagerdamper	674	1,000	Det foren. Dampskibsselskab
Stella	Fragtdamper	836	400	Lauritzen, Esbjerg
Thyra	do.	836	400	do.
N. A. Christensen	do.	891	450	Knakkegaard, Nykjøbing Mors
Helsingborg	Passagerdamper	669	1,100	Dampskibss. Øresund, Malmø
Hebe	Fragt- & Passagerdamper	957	1,100	Det foren. Dampskibsselskab
Avance	Fragtdamper	1,300	625	Rasmussen, Korsør
Nr. 110. Slæbedamper		40		} Østasiatisk Komp.
4 Lægtene		500		
3 Lægtene		134		
Ialt	15 Skibe med	6,837	5,155	
I 1911.	7 — »	4,368	3,200	

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Navn	Type	Tons	HK.	Reder
Bergenhus	Fragt- & Passagerdamper	1,017	900	Det foren. Dampskibsselskab
Christianssund	do.	1,017	900	do.
Mode	Fragtdamper	1,192	1,000	A/B Svea, Stockholm
Magne	do.	1,192	1,000	do.
Ebro	do.	1,022	800	Det foren. Dampskibsselskab
Ialt	5 Skibe med	5,440	4,600	
I 1911.	4 — »	2,785	2,440	

Endvidere har:

J. Ph. Jørgensen, Thurø,	bygget 2 Skibe med	661 Br. Tons
Ring Andersen, Svendborg,	— 3 — »	345 —
Frederikshavn Skibsværft og Flydedok	— 3 — »	258 —
N. P. Petersen, Thurø,	— 1 — »	231 —
L. J. Bager, Marstal.	— 1 — »	65 —
Marstal Skibsværft	— 1 — »	60 —

Ialt 11 Skibe med 1,620 Br. Ton

Den samlede Opgørelse for Danmark viser altsaa:

37 Skibe med 27,622 Tons og 18,605 HK. imod i 1911 32 Skibe med 18,961 Tons og 18,040 HK.

Det er glædeligt at se, at vore Værfler stadig kan skaffe sig Kunder udenfor Landets Grænser. Der er ialt i 1912 bygget 7,170 Brutto Tons for udenlandsk Regning.

Udsigterne for 1913 er ualmindelig gode for Skibsværflerne baade herhjemme og i Udlandet. Alle vegne fra meldes der oplaget til langt hen i 1914, og Priserne er gennemgaaende langt bedre end i 1912.

Dersom Skibbygningsindustrien i 1913 kan blive forskaant for større Arbejdskampe eller Vanskeligheder ved Materialleverancer, vil Aaret blive saa godt, som vi ikke har haft det i lang Tid.

S. H.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aaret 1911 indtrufne Søulykker for danske Skibe i danske og fremmede Farvande samt for fremmede Skibe i danske Farvande, der er udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet og offentliggøres af Ministeriet for Handel og Søfart, foreligger nu. Bogen forhandles fra Det kongelige Søkort-Arkiv.

For danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der i 1911 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 212, deraf 96 Sejlskibe og 116 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 37, deraf 21 Sejlskibe og 16 Dampskibe. Der er i 1911 indtruffet 99 Søulykker for fremmede Skibe i danske Farvande, deraf 32 svenske, 23 norske, 27 tyske, 1 engelsk, 8 russiske, 5 hollandske, 1 fransk, 1 italiensk og 1 græsk.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe i 1911 indtrufne Søulykker og Søskader viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er omkommen 49, ved at falde over Bord 14 og ved andre Ulykkestilfælde 14; ialt 77. Heraf skriver de 50 Tilfælde sig fra Sejlskibe og de 27 fra Dampskibe.

For danske Skibe fordeler Forlisene i 1911 sig saaledes:

Sejlskibe.

Stranding, Grundstødning m. m. 15, Forladt synkefærdig 6, Kollision 3, Kondemnation efter Søskade 1, Ilds-vaade og Eksplosion 2. Bortebleven 5; ialt 32.

Dampskibe.

Stranding, Grundstødning m. m. 2, Kollision 1, Kondemnation efter Søskade 1, Bortebleven 1; ialt 5.

De 32 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt i 1911, repræsenterede tilsammen 5,150 Brutto Reg.-Tons; 31 medførte Ladning. Værdien udgjorde 543,600 Kr., af hvilke Assurancen dækkede 450,500 Kr. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 159 Mand, hvoraf 30 omkom.

De 5 forliste danske Dampere maatte 3,255 Brutto Reg.-Tons, og 3 medførte Ladning. Værdien udgjorde 470,000 Kr., som var fuldt dækket ved Assurance. Besætning og Passagerer udgjorde tilsammen 64 Mand, hvoraf 19 omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyststrækninger og Inderfarvande indtraf i 1911 for danske Skibe 43 (24,812 Brutto Reg.-Tons), for fremmede Skibe 86 (54,128 Brutto Reg.-Tons). Herved omkom ialt 3 Mennesker.

I følge den statistiske Oversigt har Strandingerne og Grundstødningerne været fordelt over vore Kyststrækninger og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands

Vestkyst (til Hanstholmen) 12, Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) 8, Jyllands Østkyst 18, Limfjorden 8, Læsø 2, Anholt 3, Fyns Nordkyst (med Samso) 3, Fyns Vest- og Sydkyst (med Æro) 3, Fyns Østkyst (med Lange-land) 3, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 11, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 9, Smaalandfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet) 9, Løllands og Falsters Syd- og Vestkyst 16, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 4, Amager 8, Sallholm 4, Middelgrund 1, Øresundskysten (til Københavns Frihavn) 7.

Af Sejlskibe paa over 200 Brutto Reg.-Tons er der i 1911 forlist 5, mod 4 i 1910 og 1 i 1909. 6 Sejlskibe med Sædledning har haft Havari med uklare Pumper. 6 Dampskibe med Træledning har haft betydeligt Tab af Dækslast.

I 1911 er der i Fiskerfartøjer indtruffet 1 Tilfælde af Eksplosion af Lampe og 1 Tilfælde af Antændelse fra Lampe. For Sejlskibes Vedkommende er der indtruffet 1 Tilfælde af Eksplosion af Kulladning, samt 1 Tilfælde af Ilds-vaade ved Selvantændelse i Ladningen; for Dampskibes Vedkommende er der indtruffet 4 Tilfælde af Ilds-vaade ved Selvantændelse og 3 Tilfælde ved Uforsigtighed med tændt Lys eller Lampe. Med de i 1911 borteblevne Skibe — 1 Dampskib og 5 Sejlskibe — er der ialt gaaet 38 Menneskeliv tabt, mod 38 i 1910 og 9 i 1909. Af de i 1911 omkomne 77 Personer var 75 Søfolk og 2 Passagerer.

Antallet af de ved Søretter undersøgte Søulykker for danske Skibe var 163, hvoraf kun 24 har givet Anledning til danske Søretters Domme eller Kendelser.

Fremmede Søretters Kendelser over Søulykker overgaaet danske Skibe er afgivet ved engelske og tyske Søretter i 7 Tilfælde.

Literatur.

Jern-Staal-Rust-Maling. Paa H. Aschehoug & Co.s Forlag i Kristiania og København har den norske Skibsfører, Marineløjtnant K. S. Irgens udgivet en interessant og lærerig Bog under ovenstaaende Titel, i hvilken han behandler de i samme angivne Emner. Forfatteren skriver i Forordet til sin Bog, at det oprindeligt kun var hans Mening at skrive en lille Afhandling om Rust til et Tidsskrift, men at han under sine Undersøgelser angaaende dette Emne fandt, at Sagen ikke var saa simpel, som han havde ment, hvorfør han blev nødt til at optage baade Jern, Staal og Rust og Beskyttelsesmidler imod Rust til et mere grundigt Studium.

Forfatteren har ved sin Søgen efter Kildeskrifter gjort den Erfaring, at der hverken paa Norsk eller paa andre Sprog findes noget Værk, som behandler de nævnte Emner paa en nogenlunde kort og letfattelig Maade, saaledes at Folk med almindelige Kundskaber kan forstaa det, og at der selv i et saa søfartsinteresseret Land som Norge hersker et næsten fuldstændigt Ukendskab til de Ting, som han her søger at forklare, hvorfor han nærer det Haab, at denne Bog maa kunne blive til Nytte for Sømænd, Redere, Skibbyggere, Malere og andre, som giver sig af med Jernkonstruktioner og deres Bevarelse.

Dette Haab vil sikkert ikke blive skuffet, selv om Forfatteren gør gældende, at hans Opgave vilde have været lettere, hvis han ikke havde behøvet at tage Hensyn til Sideantallet (i den foreliggende Bog 220 Sider) eller til Læsernes videnskabelige Forudsætninger.

I en Indledning gør Forfatteren gældende, at for at opnaa Forbedring i Fabrikationen af Jern eller i Beskyttelsen af det færdige Materiale, er det nødvendigt, at Forbrugerne af Jern og Maling forstaa, hvad Jern, Rust og Maling virkelig er. Tendensen til at ruste er karakteristisk for alt Jern og vil muligvis aldrig helt blive overvundet, dog er det vel ikke helt udelukket, at man kan

finde en Proces, hvorved Jernet kan forædles, saaledes at det modstaar Rust. En saadan Metode synes at have været kendt blandt de gamle Indere, men er senere gaaet tabt. Fabrikationen af Staal og Jern er i de sidste 10 Aar steget til det dobbelte, medens det færdige Produkt ødelægges hurtigere og hurtigere. Kan denne stadige Tilintetgørelse ikke skabe en Fare for Menneskenes Fremtid? Hvormange Aar vil Jordens Forsyning af Jernerts kunne taale det uhyre Forbrug? I alle Tilfælde vil det være nødvendigt, at man bedre og bedre lærer at bevare det færdige Materiale og søger efter Metoder til at forhindre Jernets næsten uimodstaaelige Tilbøjelighed til igen at vende tilbage til sin værdiløse Forbindelse med H₂O. Men selv om man tør føle sig sikker med Hensyn til Mængderne af Jernerts, saa bør det dog erindres, at der til Fabrikationen af hver Ton færdigt Staal forbruges 4 Tons Kul.

Forfatteren skildrer derefter paa en jævn og forstaaelig Maade de forskellige Jernerts og Fabrikationen af de forskellige Slags Jern, Raajern, Støbejern, smedeligt Støbejern og Smedejern og de forskellige Metoder, som benyttes ved Fabrikationen af Staal, Digelmetoden, Bessemermetoden, Aabenherdmetoden, Støbestaal og specielle Metoder, samt Staalets Bestanddele, Hærdning, Anløbning, Legeringer m. m. Derefter behandles under Afsnittet Rust de Teorier, som er opstillet med Hensyn til dette Fænomen, og hvad man ved derom nu for Tiden. Under Afsnittet Beskyttelse af Jern og Staal omtales de nuanse forskellige Farvestoffer og Oljers Fabrikation og Egenskaber. Her kan nævnes, at medens f. Eks. Mønje af mange anses for et Standard Farvestof, saa vilde lidt mere Kendskab til Fabrikationen af Maling lære os, at Mønje i et Tilfælde kan være ren, fremstillet af Bly, og i et andet maaske ikke andet end rød Jord eller Sten, blandet med en lille Procent virkelig Mønje.

Endelig indeholder Bogen et kortfattet Afsnit om Kemi, der kan tjene til bedre Forstaaelse af adskillige af de i Teksten omtalte Fænomener, og sluttelig et Tillæg, der gengiver Resultaterne af praktiske Prøver af Maling paa Jern- og Staalplader, der er foretaget i Amerika.

Bogen faas paa Forlagets herværende Kontor Fiolstræde 10.

Vindens Retning og Styrke.

Ved et Søforhør i Anledning af en Dampers Stranding i St. Brelade's Bay, Jersey, blev der Spørgsmaal om Vindens Retning og Styrke paa den Tid, da Strandingen skete, skriver »Shipp. Gaz.». Dampersens Fører bevidnede, at den lette Vind, som blæste ved den Lejlighed, kom fra Nord, medens Styrmanden var af den Mening, at Vinden var østlig, og endelig troede en Passager ganske bestemt, at Vinden kom fra Vest—Syd—Vest. Den Retning og Styrke af Vinden, som bliver indført i et Skibs Dagbog, afviger ofte ganske betydeligt fra den virkelige Retning og Styrke paa Grund af den Omstændighed, at der enten ikke har været taget Hensyn til Skibets Bevægelse eller dog taget for lidt Hensyn dertil. Underlig nok bliver der ved Domstolenes Søforhør sjældent taget Hensyn til den velkendte Forskel, der kan være mellem Vindens Retning og Styrke i et givet Øjeblik, saaledes som den er observeret om Bord i et Skib, der bevæger sig hurtigt, og de tilsvarende Værdier, som man vilde være kommet til, hvis Skibet havde ligget stille. Som Regel har Retterne vel tilstrækkelige Kendsgerninger uden at behøve at komme ind paa et Omraade, hvor saa meget er usikkert.

At anvende kostbar Tid paa at fremskaffe nøjere Oplysninger om Vindretningen, hvor denne bliver opgivet forskelligt, som i ovennævnte Tilfælde, vil som oftest være at spille Tiden. Endnu ved Begyndelsen af

det tyvende Aarhundrede er Nationerne ikke blevet enige om at antage en Skala for Vindstyrke, som ikke alene skulde være international, men tillige simpel. Admiral Beaufort indrettede som bekendt i sin Tid en Skala, som varierer fra 0, for stille Vejr, til 12, for Orkan, og denne bliver med forskellige Modifikationer endnu efter hundrede Aars Forløb benyttet af de britiske Vejr-Autoriteter. Franskmændene bruger derimod en Skala for Vindens Styrke, der varierer fra 0 til 10. Indførelsen af dobbelte Merssejl, og senere af dobbelte Bramsejl gjorde det nødvendigt at indføre Ændringer af Beauforts Skala paa flere Punkter. Saa kom Dampskibene, som gjorde Tingene endnu mere indviklet, og i Løbet af de sidste Aar har det britiske Meteorologiske Institut modificeret Beauforts Skala saaledes, at der ikke er blevet meget andet end Navnet tilbage af den.

Der kunde anføres adskillige Indvendinger mod Anvendelsen af Beauforts Skala om Bord i Handelskibene, og det er vistnok kun en ringe Del af Verdensflaaderne, som benytter denne Skala eller nogen af dens moderne Afløbere, da det synes som om den mere omstændelige Metode ved Brug af Ord bliver foretrukket.

Det er ikke saa let at bestemme den nøjagtige Retning og Styrke af Vinden om Bord i et Skib, der løber fra ti til tyve Knob, som mange er tilbøjelig til at tro. Det er blevet paastaet, at Vindens nøjagtige Retning kan bestemmes direkte af Havets Overflade-Krusninger, men dette er langt fra at være matematisk nøjagtigt og kan ikke benyttes om Natten og i taaget Vejr. En Damp, som løber tyve Knob i stille Vejr, vil synes at have en Vind af omtrent samme Styrke lige imod sig. Paa den anden Side vil en uøvet eller en mindre omhyggelig lagtager fejlagtig mene at kunne konstatere Stille, hvis Damperen løber tyve Knobs Fart ret for en Vind af samme Styrke.

Det er tvivlsomt, om Navigatorer i Almindelighed virkelig bestræber sig for at kunne indføre andet i deres Skibsdagbog end Vindens tilsyneladende Retning og Styrke. Dette er efter alt at dømme i det mindste den hyppigst anvendte Metode. Er Autoriteterne paa Landjorden først indforstaaet med hvilken Maade de paagældende Data er indført paa i Dagbogen, er Anvendelsen af en af de anerkendte Tabeller til Omsætning af det tilsyneladende Forhold til det virkelige, den letteste Sag af Verden.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Baltcon Certepartiets § 15. Banker's Guarantee.

I Henhold til Baltcon Certepartiets § 15 kan Kaptajnen forlange, at der stilles Bankgaranti for Liggedagspenge paaløbne paa Lastepladsen. Kaptajnerne bør insistere paa, at denne Bestemmelse bliver overholdt, og da der i England er Stempelskat paa Bankgarantier, vil Foreningen anbefale Redere at give deres Agenter Instruktion om at paase, at Bankgarantien er forsynet med det lovbefalede Stempelmærke, thi Undladelsen heraf straffes med en Mulkt op til £. 10, hvortil kommer Stempelafgiften og Omkostninger, som tilsammen udgør £. 1.1.6. Det er sjældent, at denne Lovbestemmelse anvendes i sin fulde Styrke, men i Tilfælde af Proces er Retten forpligtet til at paase, at den er bleven overholdt. Bankgarantien er jo stillet af Befragteren eller af Afskiberen paa hans Vegne, men Retten holder sig alligevel til Sagsøgeren, som i heldigste Tilfælde ikke faar mere end Halvdelen af Mulkten og Omkostningerne refunderet.

Havnene Ares og Arcachon.

Om disse Havne skriver Kaptajn A. Th. Andersen, Fører af Dpsk. »Gran» af Lyngør, som følger:

»Ingen Dampskibe burde befragtes hertil i Vintermaanederne, da man kan paaregne flere Dages Ophold uden at kunne passere Barren. Kanalen til dette Laste-
sted (Ares) er ikke afmærket og Lodserne eller Kendt-
mændene gaar efter et Skøn. Autoriserede Lodser findes
hverken hertil eller til Arcachon. Fornylig blev den lille
Dampner »Habil« staaende tør paa Banken. Jeg anser det
derfor for usikkert at slutte Skibe af »Gran«s Størrelse
til baade Ares og Arcachon; da Rederne maa være for-
beredt paa lange Ophold og bør sikre sig Fragt i Forhold
til Risikoen.«

Havnelods i Kirkenes.

En Reder har beklaget sig for Foreningen over, at et
af hans Skibe af Lodsformanden i Kirkenes Distrikt er
blevet afkrævet en Afgift af Kr. 20.00 for Havnelods ved
Tillægning til Kajen, og forespurgt om dette er beret-
tiget. Foreningen har i den Anledning anstillet Under-
søgelser og gengiver nedenfor en Meddelelse fra det norske
Forsvarsdepartement, hvilken formodentlig vil være af
Interesse for de Redere, hvis Skibe er beskæftiget i Far-
ten paa Kirkenes:

»I Anledning af Foreningens Skrivelse af 9. December
1911 har man indhentet en Udtalelse af 5. Februar 1912
fra Overlodsens i Tromsø, som har medsendt Erklæringer
fra Lodsformanden i Kirkenes og Lodsoldermanden i
Vadsø. Lodsoldermanden oplyser, at der af Aktieselskabet
Sydvaranger for at sikre saavel Fartøjerne som de under
Opførelse værende Kajer blev truffet en midlertidig Ord-
ning, hvorefter alle Fartøjer indtil 1. Januar 1912 skulde
benytte Havnelods ved Anlæg til eller Afgang fra Selska-
bets Kajer mod en Afgift af Kr. 10.00 pr. Gang.

Overlodsens bemærker, at der fra det Offentliges Side
intet Paabud foreligger om, at Havnelods skal benyttes i
Kirkenes og heller ikke nogen Bestemmelse om, hvad der
skal erlægges, saafremt Fartøjerne efter eget Ønske be-
nytter Lods. Den Ordning, som var etableret i Kirkenes
før 1. Januar 1912, maa være at anse som en helt privat
Foranstaltning fra vedkommende Aktieselskabs Side, som
en Hjælp for Skibsførerne under Anløb af Kirkenes. Hvis
Rederiet derfor ikke har forpligtet sig overfor Aktieselska-
bet til at benytte Havnelods under Anløb og Forhaling i
Kirkenes, har Rederiet ingen Pligt til at erlægge Havne-
lodspenge.«

Lastning af Trælaster i Riga.

I Anledning af en Mankofordring paa ikke mindre
end c. £. 100 — svarende til Værdien af c. 500 Stykker
Planker, som manglede ved Udlosningen af en Last skri-
ver den paagældende Kaptajn, at Lasten i Riga blev ind-
taget delvis fra Lægtere og delvis fra Kajen, hvortil den
blev kørt og oplossen langs Siden. Styrmanden tog Tallet,
og en Tæller for Afskiberne talte samtidig og konfererede
med Styrmanden, hvis foreløbige Kvittering blev lagt til
Grund ved Konnossementernes Udstedelse. Kaptajnen ud-
taler i denne Anledning, at der paa et eller andet Punkt
maa være begaaet en alvorlig Fejltagelse eller noget, som
er værre. Han tilføjer, at han har hørt, at Last, som er
blevet kørt langs Siden, er blevet kørt videre til en anden
Baad, medens Styrmanden har været optaget af at tælle
paa en Lægter. Denne anden Baad har saa faaet den
Last, som er blevet medregnet i Skibets Tal. Samtidig
med den Baad, hvorom her er Tale, laa der to andre
Baade og lastede ved samme Brygge, saa det er jo ikke
utænkeligt, at saadan Trafik har kunnet finde Sted, lige-
som det heller ikke er udelukket, at der kan have været
Misforstaaelser eller være begaaet Fejltagelser, uden at
der har været Tale om nogen Art af Svindel eller Bedrag.
Det siges ogsaa, at Afskiberne og deres Folk ikke sjældent
forsøger at bestikke Styrmandene for at faa dem til at
give Kvittering for mere, end der er kommet langs Siden.
Hvorpaa disse Udtalelser støttes, eller hvad der ligger til
Grund for dem, kan Foreningen for nærværende Tid ikke
udtale sig om. Den Sag, hvorom det drejer sig, er Gen-
stand for nærmere Undersøgelser, og hvis der derunder

fremkommer noget af almen Interesse, skal det blive med-
delt ved Cirkulære; men Foreningen har ment allerede
nu at burde offentliggøre, hvad en Kaptajn skriver, for
at hans Kolleger kan være forsigtige, naar de laster saadan
Last i Riga.

Frugtmarkedet.

Gennemgaaende har der siden vor forrige Beretning
ikke fundet væsentlige Forandringer Sted i Raterne. De
forskellige Markeder har alle svinget lidt op og ned, saa-
ledes har f. Eks. River Plate Fragterne været højere og
Sortehavet, Azow etc. været lavere, ligesom ogsaa Kul-
fragterne snart har bevæget sig lidt opefter, snart lidt
nedefter. — Det kan ikke skjules, at Tonnageudbudet
overalt er rigeligere, end det var for et Stykke Tid tilbage,
og Befragterne har i en Række Tilfælde været i Stand
til at sikre sig billig Tonnage. De daarligste Markeder
for prompt Lastning var Middelhavet og Østersøen, hvor-
fra meget lave Rater akcepteredes, men da Havnene i
Sverig og Finland nu begynder at aabne op, og Kronstadt
og St. Petersborg ogsaa i nærmeste Fremtid vil blive til-
gængelige, er vi antagelig nu over det værste, ogsaa for
Middelhavets Vedkommende, hvorfra en Mængde skandi-
navisk, hollandsk og tysk Tonnage efterhaanden trækkes
ud for at begynde Kampagnen i Østersøen og Hvidehavet.
De sidst betalte Rater i de forskellige Markeder er som
følger:

Øst e n. Soyabønner Wladiwostock/U. K. eller Kon-
tinentet (2 Havne) 30/ pr. April. Ris Saigon 29/6 til 2
à 3 udsøgte Havne U. K. eller Kontinentet pr. April—Maj,
26/ Birma/Kontinentet (én Havn). Kalkutta betalte 25/
Dødvægt til U. K. eller Kontinentet »net terms« pr. Maj.
Fra Kurrachi sluttedes efter almindelig Skala til 16/9
»net terms« Liverpool eller Birkenhead (10,000 Tons
Baad) pr. Maj, medens nogle Juni Baade fik 17/4½ à
17/6 (÷ 2 pCt.) til Hull eller Antwerpen. — Korn Syd-
australien til U. K. eller Kontinentet 32/6 pr. Maj.

Sortehavet etc. Korn Novorossisk/Rotterdam
8/6 (7,500) pr. 15.—25. April. Nikolajeff eller Odessa
9/ London eller Rotterdam, 9/3 Weseren, 9/6 Hamburg.
Sulina 9/6 Rotterdam, 9/9 Antwerpen, 10/ Hamburg.
Mariunopel 10/3 Rotterdam. Erts Poli/Boulogne 12/10½
pr. April—Maj (4,500).

Middelhavet. Salt Torreveja/Kalkutta 10/6
(5,000), Torreveja og Cadiz 17/9 Monte Video og Boca
(4,000). — Erts Algier/Cardiff 5/, Hornillo Bay/Newport
River 5/4½, Glasgow 5/9, Carthage/Calais 6/, Benisaf/
Rotterdam 4/9, alt med »free despatch«. Fra Bilbao be-
taltes 4/10½ Cardiff eller West Hartlepool, 5/3 Glasgow.

Nordamerika. Korn Baltimore/Rotterdam 2/6
pr. April—Maj. Petroleum i Kasser fra New York 23
Cents til Brasilien, 25 Cents Kina, begge Basis én Losse-
havn. Kul Newport News/Rio Janeiro 19/. Tømmer fra
Golfen 160/ River Plate, 110/ Greenock og Cardiff. Suk-
ker fra Cuba 18/6 à 19/ Liverpool eller Greenock, 23/
Marseille. — Paa Timecharter betalles 5/6 Dødvægt for en
eller 2 Trips til Vestindien, Levering og Tilbagelevering
U. S., 4/6 for 2 Aar, 8/3 à 9/ Levering U. S., Tilbage-
levering Evropa for en enkelt Rejse.

Sydamerika. Buenos Aires eller La Plata 18/6
O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), 18/ Rotterdam direkte pr.
April, fra San Lorenzo Grænsen 20/6 à 21/6 O. C. (÷ 6 d.
direkte Havn) pr. 15. April—15. Maj, fra Bahia Blanca
c. 19/ à 19/6 tungt Korn til direkte udsøgt Havn, option
Delladning Havre 2/ ekstra.

Østersøen. Fra Reval 11¼ d. Hvedebasis til
Rotterdam, 1/1½ London eller Hull. — Fra Libau eller
Windau 9 à 9¼ d. Havrebasis Rotterdam, 1/1½ Ant-
werpen. — Fra Riga er akcepteret meget lave Rater for
prompt Lastning, f. Eks. Hfl. 10 D. B. til Rotterdam. 20/
til London, 26/ Manchester, Fres. 25 Antwerpen, 26/27

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. Efterretningerne udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgf. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgiftene. Enhver Nyttende erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København, K.

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

I. Østersøen.

600. Sverrig. Sømærker til Opmaalingsbrug.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 12. Stockholm 1913.)

- I 1913 foretages Opmaalinger ved den *svenske* Kyst paa følgende Steder:
- I *Stockholm* Skærgaard i *Trollhavet* og tilstødende Farvande.
- I *Västernorrlands Län* omkring *Sundsvall*.
- I *Malmöhavs Län* omkring *Falsterbo-Rev* og i den S.-lige Del af *Sundet* samt ved

Indløbet til *Trelleborg*.
I *Blekinge Län* Skærgaard mellem *Sölvesborg* og *Karlshamn* samt i *Karlskrona* Skærgaard.

I *Kalmar Län* omkring *Kalmar* Havn.

I den Anledning opføres større og mindre Sømærker af Træ eller Sten paa Kysten, og Prikker, der altid er forsynet med et eller flere Flag, kan udlægges.

Man advares mod at forveksle disse med de almindelige Sømærker.

601. Sverrig. Åhus. Afmærkning forandret. Oplysning om Dybde.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 13:378 og 379. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer i Afmærkningen er udført:

- 1) En Stage med Kost er udlagt paa 55° 55' 32" N. 14° 22' 00" E. ved N.-Siden af det ny Indløb. 2) Stagen med Kost paa 55° 55' 40" N. 14° 21' 03" E. er flyttet c. 30 m WSW efter, og Kosten er vendt opad. 3) En Stage er udlagt paa 55° 55' 22" N. 14° 20' 35" E., Øst for en 2 m Grund ved det S.-lige Løb til *Åhus*. 4) Vageren med Kryds paa 55° 55' 30" N. 14° 20' 27" E. er inddraget. 5) Stagen med Kost paa 55° 55' 36" N. 14° 20' 15" E. er flyttet SW. for *Krydsstenen* til 55° 55' 30" N. 14° 20' 26" E.

De i 1912 paabegyndte Uddybningsarbejder er nu fuldførte. Ved Middelvandstand er Dybden i Havnen 5,8 m og i Indløbsrenden 6,1 à 6,4 m.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/840. 2/2 og 11/506. København 1912 og 1913.)

602. Sverrig. Ölands södra Rev. Lys- og Fløjtebønde ombyttes midlertidig.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 15:577. Stockholm 1913.)

Lys- og Fløjtebønden ved *Ölands södra Rev* ombyttes paa Grund af Eftersyn om kort Tid med en Lystønde. 56° 06' N. 16° 23 1/2' E.

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

No. 399. German East Africa. Mwambani bay entrance—Existence of shoals. (1) Position. Off extremity of reef extending northward from Karange islands, at a distance of 10 1/4 cables, 143° (S. 31° E. Mag.), from the solitary mangrove on the southern end of Yambe island reef. Mangrove, lat. 5° 8 1/4' S., long. 39° 9 1/4' E. Depth, 3 1/2 fathoms. (2) Position. At eastern extremity of 2-fathom shoal, at a distance of 7 cables, 169° (S. 5° E. Mag.), from the mangrove mentioned above. Depth, 3 1/2 fathoms. Variation, 6° W. (Notice No. 399 of 1913, dated 31st March.)

Charts affected. No. 663, Mansa and Tanga bays. No. 1390, Chale point to Pangani. Publication. Africa Pilot, Part III., 1905, page 451.

No. 408. Korea, South Coast. Fusan harbour—Light-buoys established. (1) Position. In a depth of 3 fathoms, north-westward of Teishin kutsu at a distance of 2 1/10 cables, 243° (S. 68° W. Mag.), from the storm-signal station, Sorio. Lat. 35° 5 1/4' N., long. 129° 1 3/4' E. Description. A red cylindrical light-buoy, exhibiting a flashing white light every five seconds. (2) Position. In a depth of 4 1/2 fathoms, northward of Kioshi sho, in the position formerly occupied by the black conical buoy which it replaces. Lat. 35° 6 1/4' N., long. 129° 4' E. Description. A black cylindrical light-buoy, exhibiting a flashing blue light every three seconds. Variation. 5° W. (Notice No. 408 of 1913, dated 31st March.)

Chart affected. No. 1239, Fusan harbour. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, pages 118, 119; Revised Supplement, 1909.

No. 410. Eastern Archipelago. Surabaya strait, eastern entrance—Alteration in light shown from Buoy No. 4. Position. On north-eastern side of channel. Lat. 7° 14 1/4' S., long. 112° 52' E. Alteration. The fixed white light has been replaced by an occulting white light every twenty seconds, showing thus:—

Light, — eclipse,

10 secs. — 10 secs.

Light, —

10 secs. —

(Notice No. 410 of 1913, dated 31st March.)

Chart affected. No. 934, Plan of Surabaya strait. Publication. Eastern Archipelago, Part. II., 1904, page 128; Revised Supplement, 1909.

No. 434. Sumatra, West Coast—Batu Islands. Tello roadstead—Leading lights established. (a) Front light: Position. On coast reef of Batu Makele, at a distance of 7 1/10 cables, 349° (N. 11° W. Mag.), from the conspicuous tree on that island, and 110° (S. 70° E. Mag.), from Pulu Tello flagstaff. Lat. 0° 3 1/4' S., long. 98° 17' E., on chart No. 2284. Abridged description. Lt. F., red, 43 ft., vis. 10 m. Details: Character. A fixed light. Elevation, 43 feet. Visibility, 10 miles, between the bearings, 155° (S. 25° E. Mag.), and 165° (S. 15° E. Mag.). Structure. White iron framework. (b) Rear light: Position. On north point of Batu Makele, at a distance of 3 1/10 cables, 161° (S. 19° E. Mag.) from the front light. Abridged description. Lt. Occ., ev. 4 sec., 69 ft., vis. 12 m. Details: Character. An occulting white light every four seconds, showing thus:—

Light, — eclipse,

2 secs. — 2 secs.

Light, —

2 secs. —

Elevation, 69 feet. Visibility, 12 miles, between the bearings of 114° (S. 66° E. Mag.) and 173° (S. 7° E. Mag.), except where obscured by outlying islands. Structure. White iron framework. Remarks. These light in line, 161° (S. 19° E. Mag.), lead into Tello roadstead. Note. The former leading line „E. extreme of Biaug in line with E. extreme of Marit (N. 29° W.)“ has been erased from chart No. 2284. Variation. Nil. (Notice No. 434 of 1913, dated 5th April.) Charts affected. No. 2284, Plan of Tello roadstead. No. 2760, Aceh head to Chingkok bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, Nos. 455a, 455d. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 374.

No. 439. Eastern Archipelago—Java Sea. Kangeang island—Reef reported northward of. Position. Lat. 6° 30' S., long. 115° 15' E., on chart No. 1654. Depth. Not ascertained. The Netherlands S.S. Pontianak struck on this reef. Caution. A note, „The area between Prince Mauritz reef and the Kangeang group is unexamined and should not be navigated.“ has been placed on the charts Nos. 1654 and 941b. (Notice No. 439 of 1913, dated 5th April.)

Charts affected. No. 1654, Island of Java, eastern portion. No. 941b, Eastern archipelago. No. 2759a, Australia, northern portion. No. 1263, China sea. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 165.

- 603. Sverrig. Smålandskusten. Storkläppen Fyr NE.** Vrag forgesøves eftersøgt.
 („Underrettelser for søfarende“ Nr. 15/376. Stockholm 1913.)
 Vragstøtterne paa 57° 57' N. 17° 04' E. er forgesøves eftersøgt.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/68. København 1913.)
- 604. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Skydeøvolser.**
 („Underrettelser for søfarende“ Nr. 15. Stockholm 1913.)
 Naar der i 1913 finder Skydning med Kanoner Sted fra Fæstningerne *Vascholin* og *Oscar-Fredriksborg*, vises fra Skydepladsen 2 røde Kugler (den ene over den anden) eller 2 røde Kuglulanterner (lipleedes).
 Ved Skydning paa *Tvällhavet* og i *V. Sazarfjänden* vises fra Signalnasten paa *Tisterö* 1 rødt Flag eller 2 grønne Kuglulanterner (den ene over den anden). *Tisterö*: 59° 26' N. 18° 24' E.
- 605. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Håstvilan. Sømærke udlægges.**
 („Underrettelser for søfarende“ Nr. 15/374. Stockholm 1913.)
 I den nærmeste Fremtid udsettes en Vager med Kost paa S.-Siden af Landgrunden ud for *Håstvilan*. 59° 28' 04" N. 18° 24' 48" E.
- 606. Sverrig. Svenska Björn Fyrskib atter udlagt.**
 Ifølge Telegram fra Lødskapajnen i *Stockholm* er *Svenska Björn* Fyrskib atter udlagt. 59° 34' 56" N. 19° 47' 50" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/168. København 1913.)
- 607. Rusland. Riga-Bugt. Rojen. Fyr forandres.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/761. Berlin 1913.)
 Ved Skibsfartens Begyndelse 1913 forandres Fyrene ved *Rojen* uden nærmere Bekendtgørelse saaledes, at Fyret paa SE.-Molen bliver et grønt, fast Fyr og Fyret paa NW.-Molen et rødt, fast Fyr. c. 57° 30' N. 22° 483/4' E.
 (Kort Nr. 205.)
- 608. Rusland. Lysørort Fyrskib atter udlagt.**
 („Underrettelser for søfarende“ Nr. 15, 398. Stockholm 1913.)
Lysørort Fyrskib er atter udlagt. 57° 381/2' N. 21° 363/4' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/168. København 1913.)
- 609. Rusland. Liban. Kejser Alexander III Havn. Oplysning om Ledefyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/762. Berlin 1913.)
 De ny Ledefyr ved Indløbet til *Kejser Alexander III* Havn har samme Fyrkarakter som de tidligere Fyr. De vises fra hvide Gittertaarne og er overet i Pejling 673/4° (misv. E. t. N. 5/8 N.). c. 56° 33' N. 21° 01' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1543. København 1912.)
- 610. Tyskland. Darsserort. Tønde flyttet og ombyttet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/765. Berlin 1913.)
 Baaketønden *Darsserort O* er nu flyttet c. 0,3 Sm E. efter og ombyttet med en hvid Lys- og Klokketønd med E.-lig Topbetegnelse, som viser rødt Et-Blink hver 12 s. Tønden ligger i 7 m Vand paa 54° 29' 46" N. 12° 33' 39" E.
 (Kort Nr. 139, 157, 160 og 235).
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/514. København 1913.)
- 611. Tyskland. Kieler Fjord. Forsøgsbelysning. Tønde midlertidig inddraget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15 879. Berlin 1913.)
 1) Fra den 14de til den 28de April 1913 anstilles nogle Forsøg med indirekte Belysning af Bølgebrøderen ved *Friedrichsort* Fyr. Fyret: 54° 231/2' N. 10° 113/4' E.
 2) Den sorte Spidsstønde *Kiel 7* er inddraget, saalænge Uddybningsarbejderne staar paa ved *Torotter Berg*. 54° 22' 24" N. 10° 11' 25" E.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 640. Korsika. Bonifacio Stræde. Les Moines. Fyr permanent.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 142/885. Paris 1913.)
Les Moines røde, faste Fyr er nu permanent. 41° 26' 47" N. 8° 53' 58" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1895. København 1911.)
- 641. Italien S.-Kyst. Taranto. Ledefyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 94/230. Genova 1913.)
 Paa de 4 Ledebaaker, som leder gennem Kanalen ved *Taranto*, er tændt følgende Fyr:
 Paa Baaken paa Kysten NE. for Kap S. *Vito* er tændt et hvidt, fast Fyr. 40° 25' 20" N. 17° 13' 22" E.
 Paa Baaken paa Grunden *Tarrantola* er tændt et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 0,6 s., Lys 0,3 s., Mørke 0,3 s. 40° 26' 55" N. 17° 13' 50" E.
 Paa Baaken paa Højen ved *Troilo* er tændt et hvidt, fast Fyr. 40° 29' 48" N. 17° 14' 40" E.
 Paa Baaken, der staar i 10 m Vand i *Mar Piccolo*, er tændt et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 0,6 s., Lys 0,3 s., Mørke 0,3 s. 40° 29' 19" N. 17° 14' 31" E.
- 642. Tyrkiet. Egæiske Hav. Kavalla Havn atter aabnet.**
 Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er *Kavalla* Havn atter aabnet for Skibsfarten. 40° 551/2' N. 24° 25' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

- 643. Grækenland. Blokadebestemmelser.**
 Ifølge Meddelelser til Udenrigsministeriet har den græske Regering ophævet Blokaden af *Epirus* og *Prevesa* Kyst indtil *Panormos (Palermo)* Bugt, 40° 04' N., hvorimod Blokaden N. for detre Punkt stadig opretholdes.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/2809. København 1912.)

633. Skotland. Firth of Clyde. Skydning.

(„Notice to Mariners“ Nr. 477. London 1913.)
Fra den 22de April til den 2den Máj 1913 inklusive afholdes Nat-Skydeøvelser fra Kl. 8 Em til Kl. 4 Fm. NW. for *Ailsa Craig* og SE. for *Scanda*. Skydeskiverne er opankret i Midten af et cirkulært Areal, hvis Centrum ligger $6\frac{1}{2}$ Sm NW. for *Ailsa Craig*, og hvis Radius er 6 Sm. Man advares mod at løbe paa Skydeskiverne, der ikke er belyst om Natten. Man anmodes om at holde sig uden for ovennævnte Areal om Natten i det angivne Tidstrum, og det anbefales Skibe til og fra *Clyde* at passere E. om *Ailsa Craig*, der ligger paa $55^{\circ} 15\frac{1}{4}'$ N. $5^{\circ} 07'$ W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

634. Island W.-Kyst. Havnefjord (Hafnarfjörður). Forfyr flyttet.
Havnefjord (Hafnarfjörður) Forfyr er flyttet 38 m ud efter i Fyrliniens Retning og staar nu paa Fiskiklettir. I øvrigt er alt vedrørende Fyret uforandret. Afstanden mellem Fyrene er nu 668 m. Fyrets gamle Plads: $64^{\circ} 04' 10''$ N. $21^{\circ} 58' 06''$ W. (Kort Nr. 213. Islandske Lods, Side 52. Fyr-Fort. Nr. 619.)

635. Island S.-Kyst. Ingólfshefði. Tilflugtssted for Skibbrudne.
I Efteraaret 1912 er der ved Konsul D. Thomsen's Foranstaltning blevet opført en Tilflugtslytte for Skibbrudne paa *Ingólfshefði*.

Hytten staar paa det NE-lige Hjørne, tæt ved det højeste Punkt. Hyttens Maal er indvendig $9,5 \times 4,5$ m, Væghejde $2\frac{1}{2}$ m, Højde til Mønstningen $3,75$ m; den er bygget af Sten, udvendig klædt med Græstøv, Taget er klædt med Bølgeblik. Tegnet til nærmeste Gaard (*Fagurhólsmyrri*) kan gives ved at hejse Flag (findes i Hytten) paa den paa Hyttens Gavl anbragte Flagstang. I Hytten findes Konserver (20 kg), Brød (28 kg), Sukker (10 kg), Kaffe, Kopper, Petroleumsapparat, Petroleum (10 l), Kedel, Flag og Liner. *Ingólfshefði*: $63^{\circ} 48' N.$ $16^{\circ} 38' W.$

(Kort Nr. 225 og 239. Islandske Lods, Side 176.)

636. Frankrig. Brest. Grund.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 137/855. Paris 1913.)

Paa *Brest* Red er fundet en Klippegrund, som er 150 m i NNW.—SSE. og c. 80 m i E.—W. Grunden har 13 à 15 m Vand og 2 Puller med 10 og 11 m. 10 m Pullen ligger 4 m N. for 11 m Pullen og 3970 m 258° (misv. W. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Armorique Mølle*. 10 m Pullen: $48^{\circ} 20' 00''$ N. $4^{\circ} 28' 38''$ W.

637. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Vrag.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 142/864. Paris 1913.)

Vraget af Sejlfartøjet *Saint Paul* ligger i 15 à 16 m Vand c. 3 Sm NNW. for *Chassiron* Pynt. Masten er c. 2 m over Vandet ved Lavvande. c. $46^{\circ} 05' 00''$ N. $1^{\circ} 27' 30''$ W.

638. Atlanterhavet. Biscayiske Bugt. Drivende Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 476. London 1913.)

Den 5te April 1913 er et c. 30 m langt Vrag observeret paa $47^{\circ} 00' N.$ $6^{\circ} 39' W.$

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

639. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Rapada. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 443. London 1913.)

Paa S.-Enden af Øen *Rapada*, der ligger paa N.-Siden af Indløbet til *Parati* Bugt, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 9 s., Mørke 3 s., Mørke 6 s., Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 10 Sm. $23^{\circ} 09' 30''$ S. $44^{\circ} 39' 06''$ W. (eng. Kort Nr. 2044.)

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

612. Danmark. Sundet. København. Søminiekorpsets Øvelsesplads afmærket.
Den 2den Máj 1913 afmærkes Søminiekorpsets Øvelsesplads mellem og foran *Møllefjort* og *Præstevær*, som angivet i „Danske Lods“ Side 299.

Samtidig tændes Varselfyrene paa begge Forter. Omtrentlig Plads: $55^{\circ} 41' N.$ $12^{\circ} 38' E.$

613. Tyskland. Lille-Bælt. Gjenner Fjord. Barsö-Grund S. Tønde ombyttet med Lystønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/822. Berlin 1913.)

Den hvide Spirtønde *Barsögrund Süd* er ombyttet med en hvid Lystønde med S.-lig Topbetegnelse, mærket „*Barsögrund S.*“, som viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 8 s., Lys $3,5$ s., Mørke $1,5$ s., Lys $1,5$ s., Mørke $1,5$ s., $55^{\circ} 06' 29''$ N. $9^{\circ} 35' 55''$ E. Positionen svarer til *danske* Kort; naar der adderes $6''$ til Br., svarer den til *tyske* Kort. (Kort Nr. 117, 157, 160 og 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/439. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

614. Danmark. Kattegat. Isefjord. Holbæk-Fjord. Sømærker udlægges.

I en nær Fremtid udlægges følgende Prikker i *Holbæk-Fjord*:

Paa N.-Siden af Fjorden: 1 Risprisk S. for *Sandhage* paa $55^{\circ} 44' (08'')$ N. $11^{\circ} 45' (10'')$ E. og 1 Risprisk S. for *Rønne* paa $55^{\circ} 43' (43'')$ N. $11^{\circ} 43' (40'')$ E.

Paa S.-Siden af Fjorden: 1 Halmprisk med 2 Halmviske N. for *Kørsbærhage* i 4 m Vand paa $55^{\circ} 44' (25'')$ N. $11^{\circ} 46' (35'')$ E., 1 Halmprisk W. for *Kørsbærhage* paa $55^{\circ} 44' (03'')$ N. $11^{\circ} 45' (34'')$ E. og 1 Halmprisk W. for *Lønges-Hage* paa $55^{\circ} 43' (34'')$ N. $11^{\circ} 44' (25'')$ E.

(Kort Nr. 151. Danske Lods, Side 522. Sø.-Fort., Side 40.)

615. Sverrig. Kattegat. Klokketønde atter udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 15/399. Stockholm 1912.)

Klokketønden Klokketønde er udlagt og Vintersømærket inddraget. $57^{\circ} 17\frac{1}{2}'$ N. $11^{\circ} 53\frac{1}{4}'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/142. København 1913.)

616. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Gaasholm-Løb. Oplysning om Dybde.

Ifølge Meddelelse fra Vandbygningsvæsenet er den mindste Dybde i *Gaasholm-Løb* $2\frac{1}{2}$ m ved Middelhøjvande.

Ledefyrene er fremdeles slukket. c. $56^{\circ} 43' N.$ $8^{\circ} 14' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/520. København 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

617. Tyskland. Amrum. Fyrlinie. Advarsel.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/768. Berlin 1913.)

Paa Grund af Tilsending kan Ledefyrlinien ikke benyttes ved Besejlingen af *Amrum* Havn.

Man skal holde *Amrum* Fyr godt fri NE. for *Widdien* røde Fyr, der ligger paa

$54^{\circ} 37' 54''$ N. $8^{\circ} 23' 09''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/536. København 1910.)

- 618. Tyskland. Eider. Duc d'Alber opført.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/823. Berlin 1913.)
I *Unterlieder* er der c. 1000 m neden for *Pahlhude* opført 12 Duc d'Alber i c. 4 m Vand ved den *holstenske* Kyst. Afstanden mellem Duc d'Alberne er c. 45 m; de belyses ikke. *Pahlhude*: 54° 16½' N. 9° 18' E.
- 619. Tyskland. Helgoland. Fyr permanent.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/771. Berlin 1913.)
Det hvide Fyr med To-Formerteiler hver 12 s., som var tændt til Forsøg paa E.-Baaken, er nu permanent. 54° 11' 02" N. 7° 55' 03" E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/242. København 1912.)
- 620. Tyskland. Nordergrunden. Opmaalingsstønde udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/709. Berlin 1913.)
Paa *Nordergrunden* er der udlagt nogle Tønder til Brug ved Opmaaling. *Nordergrunden*: 53° 56¾' N. 8° 00' E.
- 621. Tyskland. Weser. Bremerhaven. Vrag borttaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/770. Berlin 1913.)
Vraget af Tjalken paa *Bremerhaven* Red er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 32' 47" N. 8° 34' 23" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/528. København 1913.)
- 622. Tyskland. Jade. Øvelser.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/772. Berlin 1913.)
Indtil den 10de Juni 1913 finder der daglig Øvelser Sted paa *Jade* fra Daggry til Mørkets Frembrud.
Øvelsesfeltet ligger ved Tønde X og begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 20, mod E. af 2 gule Tønder med røde Flag, mod S. af Breddeparallellen gennem Tønde Y, mod W. af Grunden. Pramme med Ladebomme og en Mast samt flere Smadampere med sort Skorsten, der tillige besørger Politiføresten, ligger paa Øvelsesfeltet. Tønde X: 53° 33¼' N. 8° 10½' E.
- 623. Holland. Haaks Fyrskib. Taagesignal atter normalt.**
(„Bericht aan Zeevarende“ Nr. 78/741. 9-Gravenhage 1913.)
Taagesignalet fra *Haaks Fyrskib* er atter normalt. Et-Stød hver 30 s.; Stød 2, 5 s.; Pause 27, 5 s. 52° 58' N. 4° 18' 15" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1115. København 1912.)
- 624. Holland. IJmuiden. Vrag-Lødefyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 472. London 1913.)
Ved Indløbet til *IJmuiden* Haven er midlertidig tændt 2 grønne, faste Ledefyr. Denne Fyrlinie ligger c. 50 m N. for Indsejlingsfyrlinien, og fører over Stevnen af den sunken Dampner *Eastwiel* c. 52° 28' N. 4° 33' 2" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/466. København 1913.)
- 625. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Afmærkning forandret.**
(„Bericht aan Zeevarende“ Nr. 73/692. 9-Gravenhage 1913.)
Den grønne Vragtønde paa 51° 30' 29" N. 3° 27' 27" E. er inddraget, og Stumpønde Nr. 1 er udlagt i 15, m Vand paa 51° 30' 27" N. 3° 27' 32" E.
- 626. Holland. Wester-Schelde. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/774. Berlin 1913.)
I *Pas van Terneuzen* har den sorte Lystønde Nr. 4 og Stumpønde Nr. 5 byttet Station og Nr. Lystøndens ny Plads: 51° 52' 52" N. 3° 44' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/101. København 1913.)

627. England. Humber Indsejling. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 460. London 1913.)
Vraget af Sejlfartøjet *Thomas Campbell* er sunket 43¼ Sm 56° (misv. E. t. N. ½ S N.) fra *Downa Wook* Baake. Et Vragmærkeskib, der viser de reglementerede Balloner og Lanterner, er udlagt 0,2 Sm NE. for Vraget, og c. 40 m NE. for Vraget er udlagt en grøn Tønde mærket „*Wreck*“. 53° 31' 02" N. 0° 15' 55" E.

628. England. Humber. Hull. Ledefyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 441. London 1913.)
De 2 grønne Ledefyr paa W.-Siden af Indløbet til *Alexandra* Dok er nedlagt. 53° 44½' N. 0° 17¾' W.
(Kort Nr. 180.)

629. England. Blyth. Fyr atter tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 421. London 1913.)
Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Pieren er atter tændt. 55° 07' N. 1° 29¼' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/48. København 1912.)

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

630. England. Kanal Øerne. Serk. Point Robert. Fyr og Taagesignal-Station oprettes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 429. London 1913.)
Omrent den 24de April 1913 tændes paa *Kap Robert* et rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 15 s. Taagesignal gives med Horn. Tre-Stød hver 30 s. *Kap Robert*: 49° 26¼' N. 2° 20¾' W.

631. England. Bristol Kanal. Barry. Undersøgelser-Ankerplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 446. London 1913.)
Ved Indløbet til *Barry* er oprettet en Undersøgelser-Ankerplads, der har følgende Grænser:
a) Mod E., en Linie, der gaar 0,92 Sm i Retning 194° (misv. SW. t. S. ¼ S.) fra et Punkt, der ligger 1,9 Sm 202° (misv. SW. ½ S.) fra Inderenden af *Molen* paa *Nells* Punt.
b) Mod S., en Linie, der gaar 0,48 Sm i Retning 253° (misv. W.) fra Yderenden af den under a nævnte Linie.
c) Mod W., en Linie, der gaar 0,76 Sm i Retning 343° (misv. N.) fra W.-Enden af den under b nævnte Linie.
d) Mod N., en Linie, der gaar mellem N.-Enderne af de under a og c nævnte Linier. *Nells* Punt: 51° 23¼' N. 3° 15¾' W.

632. England. Bristol Kanal. Cardiff. Undersøgelser-Ankerplads.

(„Notice to Mariners“ Nr. 447. London 1913.)

Ved Indløbet til *Cardiff* er oprettet en Undersøgelser-Ankerplads, der har følgende Grænser:

- Mod N., en Linie, der gaar 0,47 Sm i Retning 97° (misv. SE. t. E. 7/8 E.) indtil *West Cardiff* Lys- og Klokketønde fra et Punkt, der ligger 0,52 Sm 97° (misv. SE. t. E. 7/8 E.) fra Flagstangen paa Yderenden af *Lavernock* Punt.
 - Mod NE., en Linie, der gaar 0,56 Sm i Retning 140° (misv. SSE.) fra ovennævnte Lys- og Klokketønde.
 - Mod SE., en Linie, der gaar 1 Sm i Retning 231° (misv. WSW.) fra SE.-Enden af den under b nævnte Linie.
 - Mod SW., en Linie, der gaar 0,9 Sm i Retning 321° (misv. NNW.) fra SW.-Enden af den under c nævnte Linie.
 - Mod NW., en Linie mellem NW.-Enden af den under d nævnte Linie og W.-Enden af den under a nævnte Linie.
- Naar Undersøgelserstønnen er i Kraft, bør Skibe til og fra *Cardiff* holde godt S. i, hen imod *Breaksea* Fyrskib, for at undgå at stoppes af Undersøgelser-Skibene ud for *Barry*. *Lavernock* Punt: 51° 24¼' N. 3° 10' W.

Rouen. Fra Botten blev bl. a. betalt 30/ pr. Favn Props Frederikshavn/Tyne (750) pr. Maj, 35/ Gamle Karleby/Cardiff eller Barry (1400), Frs. 80 Bjælker Sundsvall/Alexandria, Hfl. 18 D. B. Raumo/Zaandam (750), pr. Juni, Hfl. 20 $\frac{1}{4}$ D. B. B. Yxpila/Amsterdam (575) pr. Juni, Frs. 46 D. B. B. fra 2 Pladser Wiborg til Calais eller Dunkerque pr. Juli, Frs. 45 D. B. B. Trængsund/Ghent (500) pr. August.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes: 5/4 à 5/4 $\frac{1}{2}$ Kronstadt, 5/3 Riga (2,700), 5/ Helsingfors (3,000), 6/ Reval (2,000), 4/6 Stockholm (1,600), 4/9 Landskrona (2,000), 4/9 à 4/10 $\frac{1}{2}$ Kiel, 5/9 Rouen (800), 7/3 Lissabon (2,200), 9/ Genua (3,500), 9/ Las Palmas eller Teneriffa (handy) og 9/6 Port Said (4,400). Hull betalte 5/6 Kronstadt (3,150), 5/3 Pernau (1,300), 5/3 Libau (1,500), 5/6 Kristianiafjorden (750), 3/9 Calais (1,000), og 9/1 $\frac{1}{2}$ Genua (4,000). Fra Firth of Forth betaltes 5/7 $\frac{1}{2}$ à 5/9 Kronstadt, 4/10 $\frac{1}{2}$ Riga (2,250), 5/10 $\frac{1}{2}$ Sundsvall (1,100), 5/ Eckernförde (1,550), 4/10 $\frac{1}{2}$ Kiel (2,200), 5/9 Honfleur (650), 5/ Rouen (2,200), 5/ St. Malo (1,500), 5/6 St. Servan (1,400), 11/9 Venedig (2,800), 11/ Triest (4,000), 9/6 Alexandria (4,500) og 15/9 Buenos Aires. — Fra Cardiff eller Newport: 6/6 (2,200), 6/3 Libau (2,700), 5/6 Stockholm (1,450), 4/6 St. Malo (1,500), 5/3 Caen (700), 5/9 à 6/3 Lissabon, Frs. 9 $\frac{1}{2}$ Algier (4,000), Frs. 10 $\frac{1}{2}$ —10 $\frac{3}{4}$ Marseilles, 8/6 à 8/10 $\frac{1}{2}$ Genua, 8/ Malta, 10/6 Venedig, 11/ Konstantinopel, 9/6 Port Said, 11/9 Aden, 8/6 Las Palmas, 9/6 Kap Verde, 12/9 Sierra Leone, 15/ à 15/3 River Plate.

Skrevet den 16. April 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet i det hele mat for straks Afskibning og Noteringerne lavere end ved sidste Indberetning, saa at der kun gøres Forretninger med den øjeblikkelige fragtlede Tonnage, der dog er meget lille. Danmark og Tyskland har ganske enkelte Kornlaster af mindre Partier; Vestsverig og Østnorge er uforandret uden Interesse, særlig for Islaster, der gennemgaaende er af daarlig Kvalitet og giver daarlig Udlosning, og for Trælaster til Østengland bydes lavere Rater; Bottenhavene ligger uforandret med ikke mange Laster pr. f. o. w., medens der for senere Afskibning er rigelige Tilbud, ligesom Befragterne holder en Del Ordre tilbage samt forsøger sig i flere Tilfælde med lavere Tilbud. Returfragter Vest fra er alter noget lavere for Kul 7 à 7 $\frac{1}{2}$ £ pr. Keel fra Østengland til danske Havne, ligesom Clay og andre Laster staar i samme Forhold, og nogen Bedring i denne Fart tør næppe ventes foreløbig, idet Dampskibsfragterne i denne Retning er meget lave.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge væsentlige Forandringer at opvise; Nordtyskland har nu og da Kornlaster til stadig uforandrede Rater, saaledes 4 Mk. for Rug fra Rostock, Wismar og Stralsund, og med Hensyn til de andre Pladser kan i det store og hele henvises til forrige Beretning. Sverig har gennemgaaende tilstrækkelige Ladninger baade fra Vest- og Sydsvrig saavel som fra Sundhavnene, men fra sidstnævnte Pladser er Tønnen til Tider ret lang. Danmark har fra Provinserne enkelte Hvedelaster i Markedet til danske og svenske Havne, og fra Kjøbenhavn sluttedes for Majs til Rønne 14 Øre, Kul 15 Øre, samt for Majs til jyske Havne til Minimalrater; i denne Uge er det knap med Laster derfra, noget er der dog; i Slutningen af Maanedens kommer der derimod en Del Hvedeomladninger fra ventede Dampere.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet »Skandia»

afholdt den 4. ds. en ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken de paa den ordinære Generalforsamling forelagte Lovendrigsforslag

endeligt vedtoges. Ændringerne er af ganske formel Art og vedrører Ombytning af makulerede Aktier o. lign.

Sømandsforeningen

afholdt den 15. Marts sin aarlige Generalforsamling paa Børsen. Formanden, Kommandør J. H. Schultz, bød Forsamlingen Velkommen og meddelte, at flv. Retsformand Madvig, som i mange Aar havde ledet Foreningens Generalforsamlinger, paa Grund af sin høje Alder havde trukket sig tilbage fra dette Hverv, og at Retsformand Koch med stor Velvilje havde lovet at afløse ham.

Reisformand Koch overtog derpaa Ledelsen som Dirigent og oplyste, at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet, og at den var beslutningsdygtig efter Lovene. Han gav dermed Ordet til Formanden, Kommandør Schultz, som gennemgik de trykte og omdelte

Regnskaber.

Formanden udtalte følgende Mindeord, som Forsamlingen staaende paahørte, over Kong Frederik den Ottende:

Man vil øverst paa Regnskabet savne Kong Frederik den Ottendes Navn. Han stod fra 1867 til sin Død 1912 uaført som Medlem af Foreningen med det største Bidrag. Han omfattede altid Foreningen med den varmeste Interesse og største Velvilje, og vi har overordentlig meget at takke ham for. — Ære være Kong Frederik den Ottendes Minde i vor Forening!

Overordentlige Medlemmers Kasse.

Indtægt og Udgift balancerede med Kr. 9,529.08. Prins Valdemars og Kong Haakons Bidrag udgjorde Kr. 160; overordentlige Medlemmers Bidrag Kr. 1,084; Renter og nogle Gaver Kr. 3,471.24. Af Udgifterne udgjorde de Beløb, der var udbetalt i Legater, i alt Kr. 2,368; Kasseus Udgift til Administration Kr. 905.46. Til næste Aars Regnskab overføres en Sparekassebeholdning paa Kr. 4,890.12. Kassen ejede den 31. December 1912 i alt Kr. 89,590.12.

Sømandenes Kasse

balancerede med Kr. 10,742.76 paa Indtægts- og Udgiftsside. Medlemsbidrag udgjorde Kr. 1,978, deraf Kr. 1,490 fra Medlemmer uden for Kjøbenhavn, hvert af de fire Søassuranceselskaber har som sædvanligt skænket 200 Kr., og Bøder fra Sø- og Handelsretten er steget betydeligt, nemlig til Kr. 321, i Renter er indkommet Kr. 3,392.32. I Understøttelser er udbetalt i Sygehjælp Kr. 2,503.80 eller betydeligt mere end i Fjor, i Begraveshjælp Kr. 540, i Forlshjælp Kr. 435 og i Alderdomshjælp Kr. 2,065. Sømandenes Kasse ejede den 31. December 1912 i alt Kr. 85,293.49.

Enkekassen.

Indtægt og Udgift balancerede med Kr. 9,081.01. I Medlemsbidrag indkom Kr. 963, i Renter Kr. 5,288.60. I Pensioner udbetaltes Kr. 4,800. Enkekassen ejede den 31. December 1912 i alt Kr. 137,155.54.

Tilsammen ejede saaledes de tre Kasser ved Aarets Udgang Kr. 312,039.05 Øre. Formuefremskningen var i Aarets Løb Kr. 2,375, det var lidt mindre end sædvanligt paa Grund af den større Sygehjælp, der ydedes.

Regnskaberne godkendtes.

Aarsberetning.

Formanden aflagde derefter Aarsberetning. Han mindedes først de af Foreningens Velgere, der foruden Kong Frederik den Ottende var afgaaet ved Døden i Aarets Løb, nemlig Konferentsraad Schueider, Grosserer Moses G. Melchior, Grosserer E. le Maire, Kammerjunker Fritz v. Holstein, Konsul C. L. Cloos, Vekselmægler H. V. Christensen, Grosserer Hans Just, Kammerherre Bornemann og Grosserer Johannes M. Holm. Deres Hjælp til Sømandstanden, udtalte Formanden, skal mindes med Tak! (Forsamlingen rejste sig.)

Formanden meddelte, at Foreningen i Aarets Løb ikke havde modtaget Pengegaver ud over det sædvanlige og at større Gaver var meget ønskelige. Derimod havde Foreningen modtaget en meget snuk og usædvanlig Gave, idet nemlig Dr. phil. C. Rothe har skænket Foreningen et Maleri, et Portræt af hans Fader, Kommandør Andreas Bjørn Rothe, som i Foreningens 10 første Aar var dens Formand. Portrætet er ophængt i Foreningens Kontor, hvor man i Forvejen havde Portræter af den senere Formand, Kommandør Giødese og af Foreningens Stifter, Matros Peter Funch. Vi vilde gerne, vedblev Formanden, sætte et Monument paa Peter Funchs Gravsted paa Vor Frelsers Kirkegaard. Vi har overtaget Gravstedets Vedligeholdelse, og jeg vil spørge Generalforsamlingen, om Bestyrelsen maa bekoste et passende Mindesmærke rejst paa Graven. Hvor meget det vil koste vides endnu ikke, men nogen stor Sum bliver det jo ikke.

Slutelig aflagde Formanden Regnskab og Beretning for

Prinsesse Mariæ Hjem

for gamle Sømand og Sømands Enker.

Han henviste til det trykte Regnskab med Beretning for 1912 men vilde dertil knytte nogle Bemærkninger for indeværende Aar. Bestyrelsen havde nemlig i Begyndelsen af dette Aar den Glæde at modtage et Legat paa 10,000 Kr. i 4 pCt.'s Obligationer af flv. Direktør for »Den private Laanebank/ Johs. M. Rønne; Legatet hedder »Prinsesse Mariæ Mindelegat» og tre Fjerdedele af Renterne skal hvert Aar paa Prinsessens Fødselsdag uddesles i Portioner paa 50 Kr. til Beboerne i Hjemmet. Prins Valdemar har rettet en personlig Tak til Hr. Rønne, og det har været Bestyrelsen en stor Glæde at modtage Legatet, da det er de første Midler, Foreningen har haft til at hjælpe de gamle Sømand og deres Enker med ud over Fribolig»

i Hjemmet. Bestyrelsen har paa Sømandstandens Vegne takket Hr. Rønne hjerteligt for Gaven.

Foreningen har hvert Aar fra Hjemmets Oprettelse kunnet bortgive 10 ny Friboliger og har af Glashandler Kanges Fond faaet en aarlig Gave paa Kr. 2,750 for derved at oprette Friboliger fortrinnsvis for Enker efter Sømand, der ikke har været Medlemmer af Foreningen. Derved er Friboligernes Antal i 1912 udvidet fra 30 til 41. Men det er tvivlsomt, om man i 1913 vil kunne bortgive 10 Friboliger som i de foregaaende Aar, da Havnevæsnets har paalagt Foreningen snarest at istandsætte Bolværket langs Kanalen ud for Hjemmet, hvad der vil koste c. 11,000 Kr., og før denne Udgift er betalt, vil man ikke kunne oprette flere Friboliger, hvis der ikke indkommer særlige Gaver dertil.

Lovændringer.

Der var udarbejdet og trykt ny Love, som forelagdes Generalforsamlingen til endelig Vedtagelse. Anledningen hertil var, at Medlemmerne uden for Kjøbenhavn, der var blevet langt de fleste, ogsaa ønskede at vælge nogle Medlemmer ind i Repræsentantskabet. Det kunde ikke godt nægtes dem, men det vilde medføre Udgifter til Rejser til Møderne, og det vilde ikke være muligt at faa Repræsentanterne samlet netop, naar det var nødvendigt at høre deres Mening. Dette kom man uden om ved helt at opløse Repræsentantskabet, og dette er den vigtigste ny Bestemmelse, der er kommet til i de ny Love tillige med de deraf følgende mindre Ændringer. De for Bestyrelsen gældende Bestemmelser er blevet skærpet noget. Men Medlemmernes Rettigheder og Forpligtelser er der i øvrigt ikke rørt ved.

De ny Love vedtoges enstemmigt og traadte dermed i Kraft. Sluttelig genvalgtes de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Revisorer og Suppleanter enstemmigt.

Dermed var Dagsordenen udtømt. Men uden for Dagsordenen bemyndigedes Bestyrelsen enstemmigt, efter Anbefaling af Kaptajn Wibro m. fl., til at lade rejse et Monument paa Peter Funehs Grav.

Formanden foreslog at optage Overretssagfører Schierbech, som i en lang Aarrække har bistaaet Foreningen i juridiske Anliggender og ydet den meget store Tjenester, som Æresmedlem i Foreningen. — Dette vedtoges enstemmigt.

Generalforsamlingen sluttede med Leveraab for Dirigenten, Formanden og Foreningen.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft

afholdt den 4. ds. under Ledelse af Højesteretsagfører C. Winther Generalforsamling paa Selskabets Kontor.

Bestyrelsens Formand, Grosserer A. Collstrop aflagde, efter at have mindedes Grosserer Robert Hansen, Beretning og Regnskab, hvoraf vi anfører følgende:

Resultatet for 1912 har for Flydedokken som for de fleste Skibsværfter været noget af en Skuffelse.

Af Arbejde har der været en Mængde, men forøret Arbejde har paaført Værftet store Vanskeligheder, ikke mindst med rettidige Afleveringer. Resultatet af Nybygningskontoen har derfor kun været middelmaadigt og væsentlig mindre end Aaret forvejen. En Bedring heri maa kunne forudsættes for 1913, idet de Ordre, der i dette Aar kommer til Udførelse, er afsluttet til bedre Priser. Reparationerne har været mange og delvis store, men Fortjenesten herved kun moderat, og den har, sammenlignet med 1911, kun været i Stand til godt at dække det mindre gode Resultat ved Nybygningerne.

De vedvarende gunstige Forhold for Skibstærten har bevirket en livlig Efterspørgsel efter Nybygninger, og Antallet af Reparationer har ligeledes været stadig stigende. Værftet er for Tiden fuldt beskæftiget og har Nybygningsordrer for hele indeværende Aar, ligesom der ogsaa foreligger en Del Efterspørgsler om yderligere Nybygninger. En stor Del Reparationsarbejder har vi maattet afvise af Mangel paa Dokplads. Bestyrelsen har derfor, som omtalt paa forrige Aars Generalforsamling, besluttet sig til Bygningen af den omtalte større Flydedok; Arbejdet herpaa er i fuld Gang, og vi haaber at have den færdig og klar til at tage i Brug i Løbet af indeværende Aar; herved vil vor Arbejdsevne blive betydelig forøget.

Arbejderforholdene har i det forløbne Aar været ret rolige uden Arbejdsstandsninger. Krav fra Arbejdernes Side om højere Løn gaar langt udover, hvad Direktionen kan opfylde.

Af Nybygninger er der i det forløbne Aar fuldført og afleveret ialt 10.

I Ordre og under Bygning har vi 3 Dampere, 1 Sandpumper, 4 Løgttere og 1 Bugserbaad.

I Dokkerne har der ialt været indsat 243 Skibe med en samlet Tonnage af 150,041 Tons.

Driftsoverskudet for 1912 har været Kr. 337,150.48, hvortil kommer en Saldo fra forrige Aar paa Kr. 800.04. Nettooverskudet er Kr. 189,654.92, hvoraf godt Kr. 100,000 anvendes til Afskrivninger, medens Kr. 8,328.46 henlægges til Reservefonden. Samme Beløb uddeles i Tantième og henlægges til Pensionsfonden, medens Aktionærerne faar Kr. 60,000 eller 6 pCt.

For Regnskabet gaves Decharge, medens Grosserer Collstrop genvalgtes, og Skibsmægler Sæss, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig efter Grosserer Robert Hansens Død, nyvalgte.

Det kgl. cetr. Sø-Assurance Kompagni

afholdt den 4. ds. Generalforsamling, med Højesteretsagfører A. Sussen som Dirigent.

Næstformanden, Direktør Ostefeld, mindedes i anerkendende Ord Etatsraad Gustav Hansen og Etatsraad Malling, der begge i Aarets Løb var afgaaet ved Døden og ved deres Død havde beklædt Formandsposten i Selskabet, til hvilket de i en lang Aarrække havde været knyttet.

Direktøren aflagde derefter Beretning, af hvilken vi geugiver følgende:

Aaret 1912 kan for Soforsikringens Vedkommende betegnes som et gennemgaaende uheldigt Aar baade her hjemme og i Udlandet. Navnlig i December Maaned herskede rundt omkring i forskellige Farvande stærke og langvarige Storme, som medførte en Mængde Forlis og Havarier. Dette Kompagni, hvis Soforsikringer har adskillige Totalforlis at opvise, har saaledes maattet bære sin rigelige Del af Tidernes Ugunst, hvilket giver sig Udtryk i Regnskabet under Posten: »Udbetalte Erstatninger«, hvis Totalbeløb er større end nogeninde tidligere. De gode Fragtforhold har ikke bragt Søassurandørerne nogen tilsvarende Opgang i Præmierne, der stadig, som en Folge af Konkurrenceforholdene, er urimeligt lave. Som et Lyspunkt henpeges paa, at det forløbne Driftsaar viser en betydelig Fremgang i de afsluttede Forretninger.

Den forsikrede Kapital beløber sig ved Udgangen af 1912 til Kr. 359,2 Mill. imod i 1911 Kr. 331,8 Mill.

Kompagniets Bruttoopræmte andrager Kr. 3,146,000 imod i 1911 Kr. 2,861,000.

Udbetalte Erstatninger andrager, efter Fradrag af Reassurandørernes Tilskud, Kr. 2,282,600, medens de i 1911 kun androg Kr. 1,907,700.

Efter at Hensættelserne til 1913 til uafgjorte og paaregnede Skader, c. Kr. 887,000, er foretaget, bliver der til Rest et Overskud af godt Kr. 79,000, hvoraf Plenarbestyrelsen foreslog at udbetale 5½ pCt. til Aktionærerne eller Kr. 66,000, medens Honorar til Bestyrelsen, Revisorerne samt Tantième andrager Kr. 12,522.

Regnskabet godkendtes, og de afgaaende Repræsentanter, Direktør H. Ostefeld, Skibsreder H. Christensen og Direktør P. Nully de Brown, og Bestyrelsesmedlemmer, Etatsraad Lyngbye og Konferensraad C. Ryberg, genvalgtes, og ligeledes Revisorerne, Direktør O. Hytten og Grosserer Axel Schmidt.

Paa Forslag af Plenarbestyrelsen fik denne Bemyndigelse til at yde en aarlig Pension paa 1000 Kr. til Etatsraadinde Hansen.

Sønderho Enkekasse

afholdt den 8. ds. Generalforsamling. Afvigte Aars Regnskab, som balancerer med Kr. 7,948.18, opløstes af Formanden, Skibsreder S. A. Fischer, som tillige oplyste om de forskellige Understøttelsers Uddeling. Regnskabet, der godkendtes af Generalforsamlingen, udviser, at der i Medlemsbidrag er indkommet Kr. 1,591 og ved en Bazar Kr. 546.04 samt fra Skibsmægler A. Dahl, Liverpool, 100 Kr., Knør og Buchardts Nachf., Hamburg, 50 Kr., og diverse Gaver Kr. 11.45.

I Understøttelser er til 53 Enker udbetalt i Aarets Løb 3,330 Kr. Foreningen ejer Kr. 25,979.28 mod 26,032 Kr. forrige Aar, desuden indestaar 2,829 Kr. i den fallerede Vestj. Landmandsbank.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt Generalforsamling den 10. ds. under Ledelse af Højesteretsagfører Winther.

Formanden, Kammerherre Münter, aabnede Mødet med hjerteligt at mindes Kong Frederik VIII, Foreningens Beskytter og Medlem, som støds havde vist sin Interesse for Udviklingen af dansk Søfart og for denne Forening. Medens Forsamlingen rejste sig, udtalte Kammerherren et »Ære være Kong Frederik VIII's Minde«.

Derefter omtalte Formanden, at ogsaa den nuværende Konge havde tilkendegivet sin Interesse og sit venlige Sindelag overfor Foreningen.

Der næst omtalte Formanden det smertelige Tab, Foreningen havde lidt ved at dens mangeaarige Bestyrelsesmedlem og Kasserer, Grosserer Moses Melchior, var afgaaet ved Døden. Til Trods for sin høje Alder havde han med Liv deltaget i Diskussionen, ofte bidraget til Sagernes Løsning og virket for Udvidelse af Medlemskredsen. At der nu er 55 Medlemmer mere paa Rullen skyldes ikke mindst ham. Ogsaa som Kasserer havde han gavnset Foreningen ved som den dygtige Forretningsmand, han var, at udnytte Konjunkturerne, saaledes at Selskabet, der begyndte fattigt, nu sidder i relativ Velstand. I taknemlig Erindring om Moses Melchior og hans tidligere afdøde Broder Moritz søger Bestyrelsen nu Generalforsamlingens Bemyndigelse til at oprette en Friplads, der bærer Navn efter Brødrene Melchior — en Bemyndigelse, der senere blev givet.

Formanden aflagde derefter Beretning om Aarets Virksomhed. Det, der først og fremmest ligger Foreningen paa Sinde, er Kjøbenhavns Navigations-skole, som den ønsker at føre frem og gøre til en Mønsterskole. Maaske det vil være nødvendigt at føje et Par ny Fag til Undervisningen, saaledes i traadløs Telegraf. Men til Opnaaelsen af det Certifikat, Regeringen stiller som Betingelse, udkræves fire Maaneders Arbejde, og saa lang Tid kan der ikke lægges til Styrmandenes Uddannelse. Nu maa man haabe, at Regeringen maa blive lidt mindre rigorøs i sine Fordringer; indledende Skridt til Optagelsen er i øvrigt taget ved Anskaffelsen af forskellige Øvelsesapparater.

Endvidere har man været optaget af Bestræbelser for at skaffe Navigationslærere en fastere Grundvold i fysiske og matematiske Fag, og der er nu ved Polyteknisk Lærestalt truffet Overenskomst

om, at Lærerne efter at have taget Adgangseksamen kan følge Undervisningen i disse Fag i nederste Afdeling og aflægge Prøve heri.

For Skolen har Aaret været normalt; Elev-Middeltallet har været 63; i Fjor, da det var Rekordaar, 76; foregaae de Aar 49. Skoleforstanderen og Lærerne har gjort deres Pligt og mere til, saa at Bestyrelsen skylder dem Tak.

Det har altid været blandt Foreningens Opgaver at virke for bedre Uddannelse af Navigatorerne, og den hidtog ogsaa til i 1903 at faa nedsat en Kommission herom. Til Kommissionens Flertal sluttede Foreningen sig. Paa Grund af Navigationssagens Overgang fra det ene Ministerium til det andet fik Sagen imidlertid ikke sin endelige Behandling. Nu har den ny Kommission efter et grundigt Arbejde faaet affattet en Betænkning, der modte almiødelig Tilslutning, ogsaa fra selve de unge Navigatorer, som hidtil havde stillet sig tvivlende overfor Flertallets Synspunkter. Til al Ovraskelse møder Sagen saa, da den kommer til Behandling i Føllesrepræsentationen. Modstænd fra Redernes Side, som enstemmigt udtaler sig mod de foreslaaede Foranstaltninger, som de, uden Motivering, kalder skadelige. Og hvad der var foreslaaet, var dog en højst beskedne Modernisering, bl. a. til Skarpelse af Eksamenfordringerne, hvorved Undervisningstiden vilde blive forøget med to Maanedre, samt at den sidste Eksamen, der hidtil har været frivillig (men taget af 99 pCt.), nu skulde være tvungen. Endvidere var det forlangt, at der skulde være 1 Aars Fart som Styrmand mellem 1ste og 2den Eksamen, et Forhold, der gælder hos alle større søfarende Nationer, som denne Forening har virket for siden 1880, og som er ønsket og godkendt af Navigatorerne selv. Det er ikke godt at vide, hvad Resultatet vil blive, men man kan dog ikke tro, at man i et Kulturland vil standse et saadant Fremskridt, der tilmed er ønsket af Navigatorerne selv.

Sluttelig gjorde Formanden opmærksom paa, at Foreningen havde taget Initiativet til at faa foranstaltet en Undersøgelse af, hvorledes det forholdt sig med Undervisningen i Modersmaalet i vore Skoler. Efter det Timetal, der ofres herpaa, har man Løv til at vægte bedre Resultater.

Grosserer Carl Melchior takkede for den Ære, der var vist hans afdøde Slægtninges Minde, og erklærede, at det vilde være ham en Glæde at føre Virksomheden som Kassere videre. Han aflagde dernæst Regnskabet, som udviser, at Selskabets samlede Formue er 257,969 Kr.

Til Medlemmer af Bestyrelsen valgtes i Stedet for afdøde Grosserer Moses Melchior Grosserer Carl Melchior og genvalgtes Andreas Hansen. Revisorerne genvalgtes.

Fra Sø og Land.

De forenede Bryggerier meddeler os, at deres originale Etikette med det røde Segl, under hvilken Bryggerierne hidtil har udsendt sit Eksport Dobbelt-Øl, i disse Dage har forandret Udseende. Forandringen, der bestaar i, at der i Stedet for et Segl findes to røde Segl (et Dobbelt-Segl) paa Etiketten, skyldes, at denne er blevet efterlignet af flere andre Bryggerier. Dobbelt-Seglet, der er lovbeskyttet, vil altsaa fremtidig være Særmærke for De forenede Bryggeriers Eksport Dobbelt-Øl.

Havarier og Forlis.

Peter Willemoes, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afsejling fra Sulina været i Kollision med en Gravemaskine og faaet en Del Skade; maa reparere.

Støge, Dpsk. af Støge, kom paa Rejsen til Svendborg paa Grund ved Stoense, men kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Svea, Galease af Barsebæk, er den 4. ds. strandet paa Anholt Nordøstrev. Bjergningsdamperen »Bien« bragte Skibet flot og ind til Helsingør.

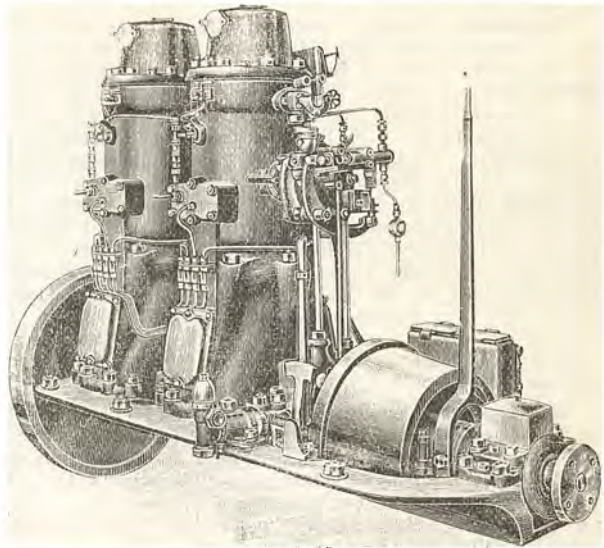
Saron, Motor-Fiskekutter af Harboøre, er den 10. ds. strandet paa Sydsiden af Tyborønkanalen; Skibet havde i det stormfulde Vejr faaet en Motorskade og kunde ikke komme klar af Land. Fire Mand af Besætningen blev reddet ved Raketapparat; én Mand druknede. Slamat, russisk Bark, kom den 11. ds. paa Grund ved Viken; Bjergningsdamperen »Bien« assisterer.

Emma, Galease af Hamburg, kom den 11. ds. paa Grund paa Hatterevet. En Redningsbaad fra Ballen gik ud for at assistere. Foruden Kaptajnen, der var død, befandt der sig om Bord to unge Mennesker, som blev landsat. Kaptajnenes Lig vil senere blive bragt i Land.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 12/4. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 12/4. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 13/4. — Anglo Dane, Pape, ank. Trondhjem 15/4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 5/4. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 13/4. — Arkansas, Petersen, afg. herfra 14/4. — Arno, Fischer, ank. Cartagena 12/4. — Aurora, Gommesen, afg. Antwerpen 11/4. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. hertil 15/4. — Beira,



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie Guldmedaille

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare

h. n. repræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788

Mortensen, ank. Reval 6/4. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiania 15/4. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. Antwerpen 9/4. — Christian IX, Holm, afg. Königsberg 14/4. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 13/4. — Dagmar, Mueller, ank. Genua 13/4. — Douro, Sørensen, ank. hertil 13/4. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 14/4. — Florida, Andersen, ank. Newcastle 14/4. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 10/4. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 5/4. — Hengest, Petersen, ank. hertil 14/4. — Hjelms, Andersen, ank. London 14/4. — I. C. Jacobsen, Godfredsen, ank. hertil 14/4. — Jolanta, Kylesbeck, ank. Riga 7/4. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 14/4. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 4/4. — Kiew, Tonnesen, ank. Bordeaux 12/4. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 11/4. — Louise, Svan, ank. Hamburg 14/4. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 8/4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 9/4. — Minsk, Harder, afg. Palermo 12/4. — Morse, Nellemann, ank. Danzig 15/4. — Njocjai 11, Myhldorf, ank. Marseille 12/4. — Nordjylland, Soeberg, pass. Brunsbüttel 13/4. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 13/4. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 9/4. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 9/4. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 12/4. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 10/4. — Pregel, Iversen, ank. Riga 9/4. — Saga, Hansen, ank. Seaham 12/4. — Saxo, Rasmussen, ank. London 14/4. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 10/4. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 19/4. — Thyra, Dam, pass. Hanstholm 15/4. — Tiber, Bech, ank. hertil 3/4. — Tomsk, Wiberg, afg. Messina 12/4. — Tula, Therkildsen, pass. Pernis 14/4. — Viking, Tramp, ank. Emden 14/4. — United States, Gottsche, afg. New York 10/4.

C. K. Hansen, Aggersborg afg. Kiel 12/4. — Amalienborg afg. Thamshavn 11/4. — Brattingsborg afg. Bahia Blanca 27/3. — Børglum afg. New Orleans 6/4. — Danborg pass. Kjøbenhavn 11/4. — Elsborg pass. Dungeness 8/4.

Esrom afg. Norfolk 3/4. — Flynderborg afg. Kjøbenhavn 12/4. — Frederiksborg ank. Memel 9/4. — Guldborg afg. Kalundborg 13/4. — Gurre afg. Baltimore 2/4. — Hammershus afg. Beira 1/4. — Harrildsborg ank. Helsingør 13/4. — Hundborg ank. Reval 13/4. — Høneborg ank. Libau 6/4. — Jelling afg. Caimanera 13/4. — Jømsborg ank. Gibraltar 13/4. — Jungshoved ank. Hamburg 4/4. — Jægersborg ank. Aalborg 12/4. — Kallundborg ank. Funchal 4/4. — Kalø pass. Sagres 11/4. — Klampenborg afg. Sunderland 12/4. — Krønborg ank. Rio Janeiro 30/3. — Lejre ank. Baltimore 10/4. — Marselisborg pass. Las Pal-

nas 2/4. — Næsborg ank. Libau 9/4. — Randelsborg ank. Memel 4/4. — Silkeborg ank. Korsør 9/4. — Skanderborg afg. Genua 11/4. — Skjoldborg afg. Cardiff 11/4. — Skodsborg ank. Algier 10/4. — Spigerborg ank. Rotterdam 8/4. — Stegelborg ank. Madeira 3/4. — Stjerneborg afg. Livorno 13/4. — Søborg afg. Cardiff 6/4. — Taaruborg ank. Riga 10/4. — Ulfsborg afg. Huelva 11/4. — Uranienborg pass Las Palmas 7/4. — Vordingborg afg. Dunkerque 13/4. — Ørkild pass. Pera 12/4.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, afg. Esbjerg 15/4. til Meuil. — Noxos, Basse, ank. Middlesbro 15/4. — Rigmor, Uldall, afg. Videy 15/4. til Bridgeness. — Olga, Christensen, ank. Hamburg 15/4. — Ulla, Hønsen, afg. Hamburg 15/4. til Waterford. — Laura, Lund, ank. Bayonne 14/4. — Gerda, Iversen, ank. San Feliu 14/4. — Polly, Mathiasen, pass. Hanstholm 14/4. for Kjøbenhavn. — Hebe, Gregersen, pass. Holtenau 13/4. for Reval. — Marie, Nielsen, ank. Burriana 13/4. — Inger, Schiiff, afg. Malaga 12/4. til London. — Ellen, Hansen, ank. Swansea 12/4. — Nordsoen, Gram, afg. Cartagena 12/4. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, afg. Hamburg 13/4. til Nantes. — Bodil, Jensen, pass. Helsingør 12/4. for Riga. — Fylla, Brinch, afg. Kjøbenhavn 12/4. til Stettin. — Nema, Degn, ank. Kjøbenhavn 12/4. — Karla, Nielsen, ank. Valencia 11/4. — Cito, Jepsen, ank. Antwerpen 10/4. — Thyra, Jessen, ank. Casablanca 10/4. — Dagmar, Skou, ank. Rabat 10/4. — Nora, Lauritsen, ank. Newcastle 10/4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Neufahrwasser 14/4. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 7/4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Reval 8/4. — Russ, Petersen, ank. Göteborg 14/4. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Buenos Aires 2/4. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Sunderland 11/4. til Savona. — Michael Outchoukoff, Harboe, afg. Buenos Aires 5/3. til Stockholm. — Generalkonsul Pallison, Christensen, afg. Amsterdam 3/4. til Savannah. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 29/3. til Avonmouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Åhus 26/3. til Buenos Aires. — Nawa, Dahl, afg. Bahia Blanca 7/3. til Göteborg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Hartlepool 14/4. — Martha, Christensen, ank. San Juan 11/4. — Elna, Rathje, ank. Trapani 5/4. — Therese, Petersen, afg. Blyth 1/4. — Harriet, Larsen, ank. Gaeta 13/4. — Dagny, Therkildsen, ank. Howden Buck 11/4. — Simone, Møller, afg. Bareiro 12/4. — Jeanne, Olsen, afg. Almeria 7/4. — Vera, Risø, afg. Tunis 8/4. — Daisy, Jørgensen, afg. Sunderland 14/4. — Annine, Leth, ank. Palamos 15/4. — Kamma, Løffler, afg. Blyth 15/4. — Betty, Lagesen, ank. Sfax 12/4.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Singapore 14/4. udg. — Samui afg. Penang 11/4. hjemg. — Bandon pass. Dover 13/4. udg. — Pagan ank. Bangkok 5/4. udg. — Juitlandia afg. Colombo 8/4. hjemg. — Selandia ank. Kjøbenhavn 10/4. — Indien ank. Yokohama 13/4. udg. — Cathay pass. Perim 14/4. udg. — Tranquebar pass. Perim 13/4. hjemg. — Siam ank. Göteborg 12/4. for udg. — Chumpon afg. Bunbury 2/4. for hjemg. — Kina afg. Tenerife 21/3. for udg. — Arabien ank. Antwerpen 30/3. for udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas ank. Rotterdam 12/4. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 12/4. hjemg. — St. Jan afg. St. Thomas 11/4. udg.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Blyth 11/4. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 9/4. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Helsingør 15/4. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Rotterdam 6/4. — London, Bom, pass. Konstantinopel 8/4. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 15/4. — Bryssel, Kaas, afg. Rouen 12/4. til Bouess.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barbados 9/4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Santa Fé 13/4. til Libau. — Roma, v. Thun, ank. Neapel 11/4.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Valencia 6/4. — Sara, Jensen, ank. Methil 15/4. — Helene, Sørensen, ank. Svendborg 16/4. — Ragnhild, Schultz, afg. Boness 15/4. — Valborg, Hansen, afg. Mariager 14/4. — Sjælland, Svarrer, ank. Libau 15/4. — Estrid, Hansen, afg. Hull 15/4. — Agnete, Dan, afg. Rendsburg 14/4. — Gunhild, Hansen, afg. Slesvig 15/4. — Hermia, Farup, afg. Sønderborg 13/4. — Alice, Jørgensen, afg. Hull 10/4.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Brunsbüttel 15/4. — Thorvaldsen, Olsen, er afg. Bordeaux til Cardiff. — Nordpol, Holst, afg. Burntisland 15/4. til Libau.

Havet. Fyen, Mathiasen, afg. Libau 13/4. til London.

Oreon. Erik, Hansen, afg. Libau 13/4. til Dunkerque.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Filadelfia 12/4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Queenborough 12/4. — Svend, Schmidt, afg. Helsingør 12/4.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Gefle 13/4. — Holland, Poulsen, ank. Frederikshavn 14/4. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 14/4.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 13/4. — Europa, Hansen, afg. Newport 12/4. — Frankrig, Friis, ank. Baltimore 14/4. — Tyskland, Danstrup, afg. Cuba 29/3.

Dampskibsselskabet af 1911. Alf, Clausen, ank. Grangemouth 15/4.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Ibiza 13/4. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 8/4. — Fanny, Eriksen, afg. Lissabon 12/4. til Newport. — Lilly, Sørensen, ank. Antwerpen 14/4. — Alexy, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 28/3. — Dagny, Clausen, ank. South-Shields 12/4. — Mary, Sørensen, afg. Swansea 15/4. til Aarhus.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Libau 7/4.

A/S. Rødbj. Havn. Freja ank. Great Yarmouth 13/4.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elis-sejef ank. Blyth 14/4.

Sejlskibe.

Rønne. Marie, Sejer, afg. Cadiz 9/4. til Colon. — Lilli, Holm, ank. Kalmar 10/4. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 10/4. — John Hintze, Knudsen, ank. Stade 10/4. — Kastor, Møller, ank. Nekse 10/4. — Laurontine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 10/4. — Freja ank. Danzig 11/4. — Argus, Holm, ank. Kalmar 12/4.

Svendborg. Heimdal, Rasmussen, ank. Pembroke 8/4. — Urda, Skov, ank. Sassnitz 10/4. — I. Lotz, Hansen, ank. Charmarten 10/4. — Ludvig, Jørgensen, ank. Caen 9/4. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Halmstad 10/4. — Triton, Hansen, ank. Bridgeport 5/4. — Yrsa, Sørensen, ank. Göteborg 10/4. — Kirstine Jensen, Raalauge, ank. Trolle 9/4. — Gefion, Lund, ank. Helsingør 10/4. — Emilie, Rasmussen, ank. Nekse 10/4. — I. Koføed, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 10/4. — Niels, Nielsen, ank. Faxe 10/4. — Embla, Mikkelsen, ank. Dundee 11/4. — Gaa, Petersen, ank. Assens 11/4. — London, Petersen, ank. Lannion 10/4. — Peter, Hansen, ank. Libau 11/4. — Galathea, Jensen, ank. Guernsey 12/4. — Libra, Hansen, ank. Poole 11/4. — Niels Juel, Olsen, ank. Poole 12/4. — Boris, Kølke, ank. Southampton 12/4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Leith 12/4. — Kamma, Fisker, ank. Faxe 14/4. — Ellen, Andersen, ank. Fowey 14/4. — Roma, Jensen, ank. Par 14/4. — Pallesen, Jensen, ank. Fowey 13/4. — Willemoes, Eriksen, ank. Stettin 13/4. — Ragnhild, Wilde, ank. Saradster 14/4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Faxe 14/4. — Capella, Hansen, ank. Methil 13/4. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Bøgeuse 13/4. — Venus, Hansen, ank. Fowey 14/4. — Martin, Petersen, ank. Pavelkeli 14/4. — Marie, Hansen, ank. Halmstad 15/4.

Sønderho. — Fana, Martha, Fischer, ank. 14/4. til Liverpool.

Æra. Gertrud, Christensen, ank. Halmstad 8/4. — Sejerskransen, Friis, ank. Newcastle 8/4. — Nanna, Østermann, ank. Riga 8/4. — Claudia, Aaberg, afg. Fort de France 5/4. til Mobile. — Juliana, Christensen, ank. North Shields 8/4. — Freya, Kock, ank. Svaneke 8/4. — Albertine, Madsen, ank. Stockholm 7/4. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Sølvborg 7/4. — Bien, Petersen, ank. Larvik 8/4. — Hejmdal, Staugaard, afg. Cadiz 9/4. til Helsingør. — Viking, Weber, ank. Libau 9/4. — Kirstine, Jensen, Raalauge, ank. Fenit 9/4. — Kiana, Christensen, ank. Greenwich 9/4. — Th. Lohse, Boye, ank. Rønneby 10/4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Åhus 11/4. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 11/4. — Amor, Hansen, er afg. Landskrona til Hudiksvall. — Hertha, Krull, ank. Fowey 11/4. — Mathilde, Hansen, ank. Libau 11/4. — Amalia, Andersen, ank. Wismar 12/4. — Venus, Jensen, ank. Libau 12/4. — Yrsa, Hansen, afg. Rønneby 12/4. til Island. — Christiane, Petersen, ank. Ebeltoft 14/4. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 14/4. — Norden, Rasmussen, afg. Sunderland 11/4. til Gefle. — Thor, Petersen, ank. Maracaibo 24/3. — Johanne, Eriksen, ank. Hasle 14/4. — Skandia, Fabricius, ank. Kirkcaldy 14/4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 17. April 1913. — Skibbygningsindustrien 1912. — Dansk Søulykke-Statistik. — Literatur. — Vindens Retning og Styrke. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“. Faaes i København fra de nautiske Forlags- og Bog- og Blyant-Handlernes Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører I. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

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

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

A/S Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.



THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

Ingen Vibration.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere
nu i Fart og tre under Bygning.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Kjøbenhavns Børs kurs d. 16. April 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₄
Danmark	107 ¹ / ₂	107	107 ¹ / ₂
Norden	112	111 ³ / ₄	112 ¹ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	—	112 ³ / ₄	113 ¹ / ₄
Dannebrog	122 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Skjold	102	101 ³ / ₄	102 ¹ / ₂
Urania	—	36 ¹ / ₂	38
Neptun	118 ³ / ₄ —119	118 ³ / ₄	119
Dampsk. af 1896	119 ¹ / ₂	119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Hejmdal	122 ¹ / ₄	122	122 ¹ / ₄
Østasiatiske	130 — ¹ / ₄	130	130 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	120	120 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	84 — ¹ / ₄	84	84 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats	—	85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	83 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie	—	93	93 ¹ / ₂
4% — — 1.	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89	91
4% — — 7.	—	91 ¹ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	—	91 ¹ / ₂	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	142 ¹ / ₄	144
Privatbank	104 ³ / ₄	104 ¹ / ₂	105
Landmandsbank	—	137	137 ¹ / ₂
Handelsbank	—	140 ¹ / ₂	141
Grundejerbank	—	15	15 ³ / ₄
Burm. & Wain	87 — ¹ / ₄	87 ¹ / ₄	87 ³ / ₄
Helsingørs Jærnek.	—	—	—
Sukkertabr.	227 ³ / ₄	227 ³ / ₄	228
Bryggeri Aktier	212 ¹ / ₂ —213	212 ¹ / ₂	212 ³ / ₄

Vekselkurser d. 16. April 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.26	18.21
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. April 1913.

Russiske Noter	215.55
4% Russiske Consols	89.40
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	86.80
5% Mexikanske 1899	98.40
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	92.90

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

„Forenede Dampsk.“ 208,000, „Danmark“ 60,000, „Norden“ 148,000, „Carl“ 76,000, „Dannebrog“ 168,000, „Skjold“ 126,000, „Urania“ 120,000, „Dampskib. af 1896“ 76,000, „Hejmdal“ 76,000, „Gorm“ 84,000, „Neptun“ 60,000, „Dansk-russisk“ 492,000, „Østasiatisk“ 76,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens 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 Industriforeningerne.

Skibshypothekbanken

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

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 724 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

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

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD,

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

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

LANDMANDSBANKEN

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

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

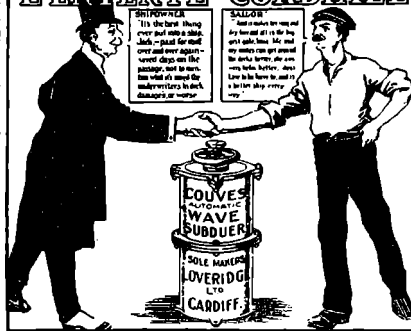
Cronstadt, Rusland.

SKIBSREDER:

„Det er den bedste Ting, som nogen-sinde er bleven sat ind i en Baad.“
„Jacks.“
Den har betalt sig selv mangedob- helt, sparer Dage paa Reisen, for ikke at nævne hvad Assurandørerne har sparet i Dækskader eller værre.

COUVES' automatiske BØLGEDÆMPER.

L'ENTENTE CORDIALE



MATROS:

„Og den gør behagelig og tør for og agter i det værste Uvejr. Jeg og mine Kammerater kan bedre gaa omkring paa Dækket. Baaden styrer bedre, behøver ikke at hvide hivet paa og er i det hele taget en bedre Skude.“

Eneste Fabrikant: LOVERIDGE Ld DOGNS, CARDIFF

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901, 6886)

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“ Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparerer.

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

Fabriken Dansk Maskinpakning A/S Danske Maskin- og Kedeldørspak- ninger, billigere og bedre end Udlandets.



Faas hos alle Maskinforhandlere Landet over.

Støt dansk Industri.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

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

Slakterforretningen „JOMSBORG“ AARHUS, vis A vis Rullebroen. Alt, Kød og Deikatessevarer til Skibsproviantering Hurtig og reel Betjæning. M. P. Jørgensen, Slaktermester. Nærmeste Slakterforr. ved Havnen

CHRISTIAN THEIL

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

ZOO. HAVE

i Kjøbenhavn køber gerne for den brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Tlf. F. Nielsons Søn Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg Kobbersmed og Blikkenslager Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftfl.)

Th. Simonsens Eftfl.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

Overretssagfører

Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
St. Petersburg Tlf.: „Hansencor“
Cronstadt Tlf.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örneköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftfl.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AXEL LUND A/S

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

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

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

Jens Grouleff, Aarhus

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4820. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Patent Varmluft-Fejeapparat
for Røg- og Vandrørskedler.
1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra
Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29
Telegr. „Ott Friedrichshot“

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.
Cartholfermann, Kjøbenhavn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmørende Skiver.
— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.

Galvaniserede Smedejerns

Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.

88, West India Dock Road,
London E.

Telegrams: „AcDav“, London

og
13, King Street, Liverpool.



Største
Lager.

Nr. 544.
Staal Centre.
Nr. 620.
Bronce Centre.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

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

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika—Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marsailles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. April 1918.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.


Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvam. Lossehjul og
 Blokke
 Davia Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.

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



¶ Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 europæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

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

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

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

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

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

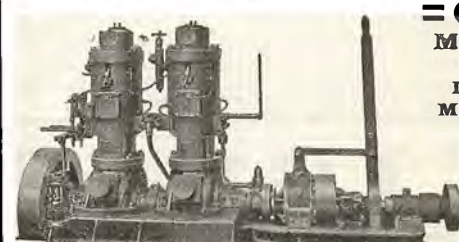
**Københavns Uddampnings- og
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS
 JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhededt Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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.
 Krumtapakser 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“.

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

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



**TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN**

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

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

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

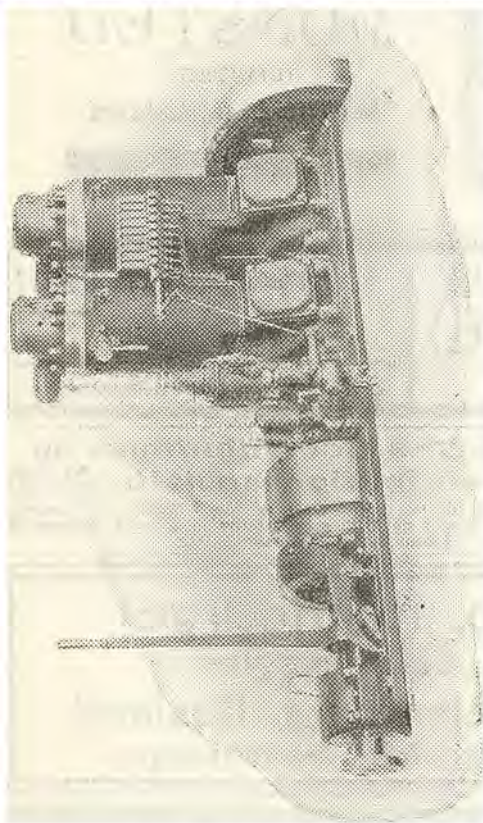
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

^A/_S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 fydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbeidsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raallemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Driftssikker.*

Præbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. — Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLÖGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 3433.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensens“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Æfterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptougværk

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

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



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



TIL SALG.

Motorskibet „Skarø“, Person-, Gods- og Kreaturbaad, Brutto Reg. 42. — 1. 1, bygget 1908 — 170 Passagerer — 36 Hestes Alfa Motor. Nærmere ved

Carl A. Møller,

Telf. 132,

Svendborg.

Billig til Salg.

En Tank af Teak-Træ, næsten ny, 3 Meter lang, 1 Meter dyb, sælges meget billigt.

V. Vedsted Kro pr. Ribe.

Bothmanns Enke.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalsøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 24. April 1913.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler:

Balkan krigen. Fra Udenrigsministeriet har man modtaget Meddelelse om, at den græske Regering har hævet Blokaden af Epirus og Prevezas Kyster indtil Bugten ved Panormos, 40° 4' N. Br., hvorimod Blokaden Nord for dette Punkt stadig opretholdes i Overensstemmelse med de tidligere Notificeringer.

Gode Fyr. Fra Oksø skrives til »Kristianssands Tidende«, at man Natten til den 11. April Kl. 2 iagttog Blink fra fire Fyr paa Danmarks Kyst, nemlig Skagen, Hirshals, Hanstholmen og et til, antagelig Bovbjerg. Det er sjældent at se saa mange Fyr paa én Gang fra Oksø. Bladets Meddeler har kun set det én Gang tidligere.

Mellem Hanstholmen og Oksø er der, som bekendt, godt og vel 60 Sømil.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Byen Cagliari paa Sardinien er erklæret for kolerafri og Byerne Brisbane, Maryborough, Perth, Freemantle, Geraldton og Sidney i Australien er erklæret for pestfri.

Konsulatvæsenet. Den 19. Februar har Udenrigsministeriet ansat C. T. Sædén af Umeå som ulønnet Vicekonsul sammesteds under Generalkonsulatet i Stockholm.

Dødsfald. Kolding, den 22. April. Ledende Direktør for Kolding Fjords Dampskibsselskab, Dampskibsekspeditor i Kolding, Kaptajn P. Hansen, er i Eftermiddag afgaaet ved Døden efter nogen Tids Sygdom, 88 Aar gammel. (»Ritz. Bur.«).

Skoleskibet »Viking« afgaar Søndag den 27. ds. Kl. 7 Eftermiddag fra Kjøbenhavn, Langeliniekajen, til Rotterdam. Julepakker bedes afleveret til Kaptajnen om Bord inden Skibets Afgang fra Kjøbenhavn. Breve kan adresseres til det danske Konsulat i Rotterdam.

Forladt Damp. Frederikshavn, den 22. April. Dampskibet »Frost« af Arendal, paa Rejse til Frederikshavn med Kul, er i Følge hertil indløbet Telegram den 21. ds. forladt i Nordsøen i brændende Tilstand. Mandskabet er bjerget.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk. Vi henviser til Foreningens Regnskab for Aaret 1912, der findes omstaaende.

Forslag til Lov om Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen har den 19. ds. været til 3die Behandling i Landstinget og er med nogle Ændringer oversendt til Folketinget. Vi skal ved Lejlighed komme tilbage dertil.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Isafjord den 17. April:

Sidste Dage megen Is ved Kægur c. 2—3 Mil fra Land. En Del Drivis vestover til Dyrafjord. Nordlig Vind.

Sejladsen paa St. Petersburg. I Følge Telegram fra det kgl. Generalkonsulat i St. Petersburg til Udenrigsministeriet afgaar Isbryderen »Jermack« den 21. ds. Aften til Hogland.

Sejladsen paa Kronstadt. Mæglerfirmaerne Radau og Smith i Kronstadt telegraferer den 23. ds. til os: Navigationen genaabnet ved Hjælp af Isbryder.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 12/1912, afsagt den 28. Juni 1912, A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Natten mellem den 1. og 2. April 1911 sank den de Indstævnte tilhørende Damp »Saxo« i Drogden efter en Kollision med Damperen »Helfried Bismarck« af Hamburg. Vraget blev den 2. s. M. paasejlet af Damperen »Helene« og den 3. s. M. af Damperen »Iberia«, og efter at der den 5. s. M. var bleven afsluttet en Overenskomst mellem de Indstævnte og Citanterne om Bjergning af Skib og Ladning for en Bjergeløn af 35 pCt. af de bjergede Værdier, blev Vraget den 21. s. M. paasejlet af Skonnerten »Freyr« og den 23. s. M. af Damperen »Quindsland«.

I Begyndelsen af Maj Maaned 1911 havde Citanterne tilendbragt Bjergningsarbejdet, og efterat »Saxo« var kommen paa Bedding, blev der den 10. s. M. paa de Indstævntes Begæring af nærværende Ret udmeldt tre Mænd til at foretage en Besigtelsesforretning over den. »Saxo«s Værdi i beskadiget Stand ansattes under denne til 72,000 Kr. og Mændene har under 20. September 1911 ved Afhjemlingen erklæret, at de er kommen til dette Beløb ved at gaa ud fra en Værdi af »Saxo« i ubeskadiget Stand af 164,000 Kr., og derfra at drage Beskadigelserne, som de takserede til 92,120 Kr. Under Forretningen blev derhos de Skader, hver enkelt af de ovennævnte fire Skibe kunde antages at have tilføjet »Saxo« takseret, og de ansattes for »Helene«s Vedkommende til 2,500 Kr., for »Iberia«s Vedkommende til 10,000 Kr., for »Freyr«s Vedkommende til 20 Kr. og for »Quindsland«s Vedkommende til 4,000 Kr. Medens der ved Opgørelsen af den Citanterne tilkommende Bjergeløn mellem Parterne er bleven Enighed om, at Værdien af den fra »Saxo«s Vrag bjergede Ladning udgør Kr. 82,987.9, og at der tilkommer Citanterne Bjergeløn af bjerget Bunkerkul til Værdi 774 Kr., hersker der Uenighed med Hensyn til den Værdi, hvortil »Saxo« vil være at ansætte. Det er nemlig oplyst, at »Saxo« blev repareret for et mindre Beløb end det, hvortil Skaderne blev takseret under den ovennævnte Forretning, nemlig for kun 72,000 Kr., og Citanterne, der førend de blev bekendt hermed, har beregnet denne Udgift til at udgøre mindst 74,000 Kr., hævder da, at Værdien af »Saxo«, da den blev bjerget, har været mindst 164,000 Kr. ÷ 74,000 Kr. eller 90,000 Kr. og at dette Beløb for Skibets Vedkommende maa lægges til Grund ved Beregningen. Da dernæst Skonnerten »Freyr« har betalt det Beløb, hvortil den Skade, den har tilføjet Vraget af »Saxo« er takseret, som nævnt 20 Kr., hævder Citanterne videre, at der maa tilkomme dem Bjergeløn ogsaa heraf, hvad de Indstævnte har bestridt.

Idet Citanterne saaledes har ansat de bjergede Værdier til at udgøre ialt Kr. 173.761.09, har de under nærværende Sag paastaet de Indstævnte dømt til at betale dem 35 pCt. heraf eller Kr. 60.816.38 med Fradrag af et af de Indstævnte betalt à Konto Beløb paa Kr. 45.360, altsaa til Rest Kr. 15.456.38 tilligemed Rente heraf indtil Betaling sker. Endelig paastaar de sig kendt berettiget til Bjergeløn af de Erstatninger, de Indstævnte maatte opnaa hos Rederierne for de tre andre Skibe, der paasejlede Vraget af »Saxo«.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden mod Betaling af Bjergeløn, foruden af Ladningerne og Bunkerullenes Værdi, kun af Skibets Værdi, og idet de hævder at denne sidstnævnte Værdi overensstemmende med Skønsforretningen vil være at ansætte til 72.000 Kr., paastaar de sig derfor frifunden mod Betaling af 35 pCt. af Kr. 155.741.09 eller i alt Kr. 54.509.38 med Fradrag af de à Konto betalte 45.360 Kr., altsaa til Rest Kr. 9.149.38.

I Modsætning til, hvad de Indstævnte har gjort gældende, findes der at maatte gives Citanterne Medhold i, at det ved Fastsættelsen af Skibets Værdi i beskadiget Stand maa være afgørende, hvad den ved Beskadigelsen foranledigede Reparation virkelig har kostet, medens der ikke kan tillægges Skønsforrettningens Resultat nogen selvstændig Betydning i saa Henseende, og det bliver saaledes navnlig uden Interesse at undersøge, om der ved den foreliggende Forretning er begaaet formelle Fejl — hvad Citanterne hævder, har været Tilfældet. Da Citanterne som nævnt har regnet med en Reparationsudgift, der overstiger den faktiske Udgift, vil del af dem angivne Beløb være at lægge til Grund ved Sagens Paadømmelse, saaledes at der, for saa vidt Skibet angaar, beregnes Bjergeløn efter den af Citanterne angivne Værdi, 90.000 Kr.

Hvad dernæst angaar Spørgsmaalet om Bjergeløn af de Erstatninger, der maatte blive tilkendt de Indstævnte hos de Skibe, der har paasejlet »Saxo«s Vrag, vil der ikke kunne være Tale om at tilkende Citanterne nogen Andel for de Skibes Vedkommende, der har paasejlet »Saxo«, forinden Overenskomsten om Bjergning afsluttedes, idet denne Overenskomst findes at maatte angaa Vraget i dets da foreliggende Tilstand, hvorimod der vel findes at maatte gives Citanterne Medhold i, at de har Krav paa forholdsmæssig Andel i den Erstatning, der maatte indkomme fra de to Skibe, der ved at paasejle »Saxo« efter bemeldte Tidspunkt har bevirket, at Vragets Værdi forringedes. Da nu Skonnerten »Freyr« som nævnt har erstattet den af den anrettede Skade, vil der overensstemmende med Citanternes Paastand være at tilkende dem Bjergeløn af denne Erstatning, hvorhos der vil være at forbeholde dem en tilsvarende Ret overfor mulig Erstatning fra »Quindland«.

I Henhold til alt foranførte vil Citanternes Paastand i det hele være at tage til Følge, dog at de alene kan kendes berettigede til eventuel Bjergeløn af den Erstatning, de Indstævnte maatte opnaa hos Damperen »Quindland«s Rederi.

Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at maatte betale Citanterne med 200 Kr.

The Baltic and White Sea Conference.

(Uddrag af Præsidentens Aabningstale.)

Den store Rederforening The Baltic and White Sea Conference's Aarsmøde aabnedes under stor Deltagelse, den 8. April, paa Hotel Continental i Paris. Foreningens Præsident, Mr. W. J. Noble af Newcastle on Tyne holdt i Følge »Shipp. Gaz.« ved denne Lejlighed en stor Indledningstale og bragte paa Konferencens og

egne Vegne Forretningsudvalget og dets Formand, Hr. S. a. s. af Kjøbenhavn en Tak for det gode Arbejde, som var udført i det svundne Aar, under Inspiration af et Fragtmarked, som man ikke havde kendt Mage til siden Aar 1900. Aaret 1912 udmærkede sig bl. a. ved den uhyre Tonnage, som var sat i Vandet, mest dog af særlige Typer, der ikke konkurrerede saa meget med de almindelige Fragtdampere. Samtidig er Prisen paa ny Skibe steget saa stærkt, at den sikkert vil hæmme usund Over Spekulation. I næsten 25 Aar er der ikke sket gennemgribende Forandringer med Hensyn til Bygning af Skibe eller Maskiner. Forandringen fra Jern til Staal var, set fra et Rederstandpunkt, af tvivlsom Fordel, da det der herved blev vundet i Vægt ofte blev mere end tabt ved mindre Varighed.

Aaret 1912 har for første Gang vist Olje-Maskinens, den gearede Turbines og Gas-Maskinens relative Værdi overfor den almindelige triple Ekspansions-Dampmaskine. Den Opfattelse Taleren har faaet er dog den, at man endnu i nogle Aar ikke behøver at frygte for Konkurrencen fra Olje- eller Gas-Maskinens Side.

Aarets vigtigste Begivenhed er efter Talerens Mening Dannelsen af »The Documentary Council«, hvis Opgave er at fastsætte Certepartier, især saadanne, som har Betydning for de Redere, som er beskæftiget i Østersø- og Hvidehavsfarten. Dette er den samme Virksomhed, som beskæftiger »The Documentary Committee of the Chamber of Shipping« i de Forenede Kongeriger, og som har tilvejebragt ikke mindre end 25 Certepartier og andre Skibsfarts-Dokumenter, som er i stadig Brug og virker til Tilfredshed baade for Købmænd og Redere. Konferencens »Documentary Council« vil sikkert have en lige saa heldig Fremtid for sig ved en venskabelig Udjævning af alle Stridspunkter og ved at skabe Dokumenter, som er antagelige og rimelige for begge Kontraktens Parter. Det er en Glæde at kunne meddele, at de tre skandinaviske Foreninger er blevet Medlemmer af »The Council«, og at »Schutzverein Deutscher Rheder«, skønt den endnu ikke formelt er Medlem, dog ogsaa yder sit Bidrag til »The Documentary Council«s Arbejde. Det er ogsaa en Glæde at kunne meddele, at »The Documentary Committee of the Chamber of Shipping« har lovet sin Medvirken og har nedsat et Udvalg af britiske Ekspertes, som skal samarbejde med »The Council« angaaende Revision af »the Belfrancan charter«. Ogsaa den hollandske Rederforening ønsker at blive optaget som Medlem af »The Council«. Disse Tilslutninger betyder en ny Epøke i »The Baltic and White Sea Conference«s Historie.

Taleren nævnedes derefter Aaret 1912 som et Mærkeaar for Rederne, efter de mange trange Aar, som de havde gennemgaaet. Et saadant Aar var opmuntrende, men det var heller ikke let at glemme de forudgaaende ti magre Aar, i hvilke kun faa af Dampskibsselskaberne havde været i Stand til at give et rimeligt Udbytte af den Kapital, som var anbragt i dem og det Arbejde de havde udført. Der vil behøves adskillige saadanne gode Aar som 1912 for at bringe et tilfredsstillende gennemsnitligt Udbytte og give den store Skibsfartsindustri en saa sund finansiell Grundvold, at det blev den muligt at imødekomme Verdens voksende Behov. Det maa ikke glemmes, at Driftsomkostningerne som Følge af de forhøjede Lønninger, Assurancepræmier, Proviantudgifter og større Krav til Livsfornødenhederne er steget med c. 25 pCt. Naar saa hertil føjes de meget forhøjede Brændselspriser er det klart, at der behøves meget forøgede Indtægter for at veje op herimod. I de første Maaneder af dette Aar har der ganske vist været nogen Tilbagegang fra sidste Aars Højvandsmærke. Dette behøver dog ikke, og bør ikke forårsage en umotiveret trykket Stemning. Det er kun Tingenes naturlige Gang, at Lækningen af St. Lawrence, Østersøen, Hvidehavet, Azof og Donau maa reducere Virksomheden og fremkalde en midlertidig Reaktion. Det stemmer i Virkeligheden med Nationernes Interesse, at en Industri, hvorpaa det internationale Samkvem be-

ror, og som er en Nødvendighed for Civilisationen, i det Mindste kan give et passende Vederlag.

Det er en farlig Beskæftigelse at give sig af med at profetere, især i en Virksomhed, der som Skibsfart er underkastet saa mange Paavirkninger fra Jordens forskellige Egne. Jeg tør dog uden at frygte Modsigelse paastaa, at Rederne ikke kan taale nogen synderlig Reduktion i de nuværende Fragter, og det er min Overbevisning, at der kun behøves lidt Sammenhold og Mod fra Redernes Side for at sikre de nuværende gunstige Tidens Vedvaren. I ethvert Tilfælde begyndte Aaret 1913 meget bedre end Aaret 1912 begyndte og alt tyder paa, at der vil blive Beskæftigelse nok for Tonnagen til lønnende Rater. Det er den almindelige Mening, at Udsigterne er lovende, da Verdensomsætningen vokser efter en usædvanlig Maalestok. Det er paavist, at Tysklands, Frankrigs, De Forenede Staters, Storbritanniens, Belgiens og Østerrig-Ungarns internationale Handelsomsætning i 1912 har vist en Forøgelse imod 1911 af c. 450 Millioner Pund Sterling, og saavidt jeg har kunnet kontrollere det, viser Tallene for indeværende Aar ingen Tilbagegang. Disse heldige Forhold bekræftes bl. a. ogsaa af Hamburg—Amerika-Liniens gunstige Aarsberetning, der fremhæver, at man tør regne med en hurtig voksende Forøgelse af den oversøiske Trafik. Foruden dennes naturlige Vækst, paa Grund af den tillagende Befolkning og de voksende Fordringer til Livsfornødenhederne, staar man nu foran Kinas Aabning for Handel og Samkvem, Panamakanalens Aabning, Canadas og de sydamerikanske Republikers overordnede Udvikling og tilsidst, hvad der ikke betyder mindst, Ruslands kommercielle og industrielle Udvikling, som gør store Fremskridt.

Taleren dvælede derefter ved de mange uundgaaelige Genvordigheder for hvilke Skibsfarten er udsat i Form af Strejker, Krigsfare m. m., og anstillede nogle Betragtninger om de uhyre Ofre af Penge og Arbejdskraft, som Rustningskapløbet paalagde Nationerne, til Skade for den fredelige Udvikling af Handel og Industri. Desværre har vi jo endnu ikke naaet Tusindaarsriget, men vi gaar fremad og vi lever i Haab. For kun ti Aar siden, blev et Møde som dette betragtet som en Utopi. Man mente, at vore Forretningsinteresser skilte os ad, men nu danner de et Baand mellem Rederne. Vor Jalusi og Mistænksomhed er ved at forsvinde. Vi søger mere at kappes med hverandre end at bekæmpe hinanden. I dette udmærkede Arbejde ønsker jeg Konferencen et langt Liv og en fortsat nyttig Virksomhed.

Fragtmarkedet.

I flere Retninger er der indtraadt Bedringer i Løbet af den svundne Uge, saavel udgaaende som hjemgaaende. Rederne kæmper tappert for at holde Raterne oppe, og det er som sagt lykkedes dem paa adskillige Felter at vinde frem. Baade Sortehavet, Østen og La Plata er fastere Markeder end for en Uge siden, selv om Begæret ikke har været stort, og for Nordamerikas Vedkommende synes Maj-Tonnage at være ret knap, samtidig med, at Laster er nogenlunde rigeligt til Stede, navnlig Korn. Herhjemme omkring ser Forholdene ogsaa lysere ud for Rederne, da Østersøpladserne efterhaanden begynder at blive tilgængelige, hvilket alt har til Følge, at de Dampere, som lossere i Danmark og den nedre Del af Østersøen, nu ikke, som forhen, behøver at søge i Ballast til Kulhav, hvorved igen Kulfragterne stimuleres. Dette ses allerede nu, idet Raterne ind til Østersøen, særlig til de russiske Havne, er 3 d å 6 d højere end forrige Uge. Fra Tynen skal være betalt 6/ til Kronstadt pr. primo Maj, hvorimod der for otte Dage siden ikke kunde faas mere end 5/3 å 5/6. Ogsaa ad Middelhavet til ligger Kulfragterne bedre. Den store Strejke i Belgien vedvarer fremdeles, men den berører næppe i væsentlig Grad Trampskibsfar-

ten, idet Rederne i god Tid var underrettet om Strejkens Komme. I Antwerpen arbejdes der med reduceret Kraft, men i Ghent ligger Lastning og Losning næsten helt stille. Der fragtedes i den forløbne Uge i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Soyabønner Nikolajeff og Vladivostok/U. K., Kontinentet, Kjøbenhavn eller Stettin, 30/ én Lossehavn, 30/6 to Lossehavne, 20. Juni—15. Juli. Ris Saigon/Marseille, Havre, Dunkerque eller Liverpool 28/6. 15. Juni—15. Juli (4,000). 27/ pr. Maj (9,000). Birma/Hamburg 25/6 én Lastepads, 26/ to Lasteplads, Maj. Palme-kærner fra Madras Kysten 26/ til Marseille. »net terms«, pr. Maj. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 16/9 ÷ 1 pCl. pr. April—Maj (7,000). 17/ én Havn, 17/6 to Havne, »net terms« pr. 20. Juni—5. Juli (11,000). — Korn Syd Australien/U. K. eller Kontinentet 32/ pr. Maj. — Eris Port Pirie/Antwerpen 32/6 pr. Maj.

Sortehavet etc. Korn Azow/Rotterdam 10/3 å 10/4½, Antwerpen, Weseren eller Emden 10/6, Hamburg 10/9, 3 d. mindre Byg, pr. April—20. Maj. Genua eller Marseille Fres. 13. Annullering 8. Maj. Kherson, Nikolajeff, Odessa, Theodosia eller Novorossisk 9/ å 9/1½ Rotterdam, 9/4½ Weseren, 9/6 å 9/7½ Hamburg pr. prompt. Kustendje/Hamburg 9/3, Annullering 5. Maj, 9/9 N. C. pr. 1.—15. Maj. Donauen betalte 10/6 Rotterdam, 10/9 Antwerpen pr. prompt, 10/9, henholdsvis 11/ pr. 10. Maj—10. Juni, Sulina/Rotterdam 9/4½, Antwerpen 9/7½, N. C. eller »any« 10/3, Hamburg 10/9, Danmark 11/ å 11/9, alt pr. April—10. Maj.

Middelhavet. Smyrna, Plymouth, London eller Hull 10/6 pr. prompt. Salt Port Said 9/6 til Penang og eller Singapore (6,000) pr. Maj. Eris Limona/Glasgow 7/, Algier/Tyne Dock 5/3, Cartagena/Rotterdam 5/ (5,500, 1,000—1,000 Tons daglig Lastning), Almeria Pier/West Hartlepool 5/6, Malaga/Rotterdam 5/7½, alt med fri Despatch, Bilbao/Rotterdam 4/6, Cardiff 4/4½, Glasgow 5/3, Dunkerque 5/3.

Nordamerika. Tungt Korn Baltimore/Avonmouth eller Rotterdam 2/7½, Hamburg 2/9 (35,000 Qrs.), Montreal/Avonmouth 2/9 (24,000), Northern Range/Havre eller Dunkerque 3/1½ én Havn, 3/4½ begge Havne (33,000), alt pr. Maj. — Kul fra Norfolk eller Newport News 18/ til Pola, 18/6 Rio Janeiro, begge pr. Maj. Tømmer fra Gollen 107/6 Tyne eller Delfzyl, option 110/ Losning i begge Havne, Maj. Sukker Kuba/Greenock, Liverpool, London eller Amsterdam 18/6 å 19/ pr. Maj. Blandt Befragtingerne af Planker fra Britisk Nordamerika anføres 60/ fra Bay Chaleur (600 Stds.), 52/6 fra Miramichi, Campbelltown eller Herring Cove, alt til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst pr. Maj—Juni.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Gransen 20/9 å 21, O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. April—15. Maj, fra Buenos Aires eller La Plata 18/6 for store Baade.

Østersøen. Fra Petersborg c. 1/ Hvedebasis til Rotterdam med Varer knappe, hvorimod Trælaster er rigeligere, navnlig pr. ultimo Maj og senere. Der betalles pr. f. o. w. fra Petersborg Lumpsum Basis 28/6 D. B. til London, Fres. 41 Antwerpen med 200 Stds. daglig Lastning, Mk. 35½ D. B. ½ Boards til Bremen. For Pulpwood til Rotterdam kan faas Mk. 24—25 pr. primo Maj, 27 pr. Juli. Riga ligger lidt bedre Basis Hfl. 12 D. B. til Holland, 18/ å 19/ til Grangemouth, 27/6 å 28/ Manchester, Fres. 26/27 Antwerpen, 29 Rouen, 7/3 Sleepers til West Hartlepool. Fra Windau betalles 7/9 Sleepers til London, Hfl. 16 pr. Tytt Kappbjælker til Holland, og der noteres 30/ D. B. ¼ Boards til Llanely, Libau eller Windau 9¼ å 9¾ Rotterdam, c. 11 Antwerpen, 1/3 Rouen, medens 24/ D. B. kan faas til Tynen. Fra Botten blev bl. a. betalt pr. f. o. w. 28/ D. B. B. Skellefteå/London (800), 40. Haparanda/Portsmouth (450), 28/ å 30/ pr. Favn Kortprops fra mellemfinsk Havn til Østkyst Kulhav.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 å 6/ Kronstadt, 5/6 å 5/9 Riga, 5/1½ Stockholm, 4/7½ å 5/

god dansk Havn (1,200—1,700), 3/6 Hamburg, 9/9 à 10/ Genua eller Savona. Fra Humberfloden 5/9 Kronstadt, 5/6 à 5/9 Pernau, 5/9 à 6/ Riga, 14/9 à 15/ Buenos Aires. Fra Firth of Forth 5/6 Nordnorge (1,350), 5/ Horsens (1,100), 4/9 à 5/ Kiel, 5/6 à 5/9 Kronstadt, 5/3 Åbo (1,800), 4/4½ Dunkerque (1,400). — Fra Cardiff eller Newport 6/6 Kronstadt, 5/3 à 5/6 Rouen, 6/6 à 6/9 Lissabon, Frs. 10¼ Alger, 11¼ Marseille, 9/ à 9/1½ Genua, Savona eller Spezia eller Neapel, 10/9 Venedig, 9/6 à 10/ Port Said, 9/6 à 9/9 Aleksandria, 8/6 Las Palmas eller Teneriffa, 16/3 Rio Janeiro, 16/6 Rosario.

(Skrevet den 22. April 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet udbydes der nogle flere Kornlaster fra Danmark, Tyskland, Rusland og Sverig til England og Frankrig til acceptable Rater, men der mangler disponibel Tonnage. Rusland har ogsaa nogle Foderstoffer (Oljekager) til England og Østersøhavne, men Fragraterne er ikke meget lønnende for mindre Sejlere. Vestsverig og Østnorge er ogsaa fremme med nogle Træ-, Feldspath- og Islaster, hvoraf enkelte Trælaster fra Sverig er sluttet til acceptabel Rate, medens Islaster er af liden Interesse. Bottenhavene ligger uforandret for senere Lastning, men Befragterne byder i de fleste Tilfælde lavere Fragter, hvad der dog ikke taler for at reflektere paa, men nogen Stigning er der ikke Udsigt til, saa at Maksimumsralerne i sidste Aar ikke vil naas i nogen nær Fremtid.

Returfragter Vest fra er i Bedring, idet der udbydes flere Kullaster med en ille Bedring af 5 à 10 sh. pr. Keel til danske og tyske Havne, men der er kun ganske enkelte Redere, der dirigerer til disse Havne, idet Laster til Østersøen foretrakkes.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet just ikke saa livligt, som man kunde vente det saa tidligt i Sæsonen, og det er navnlig paa Kornlaster, der synes at være Mangel. Af Noteringer kan nævnes Königsberg 5 M., Stolpmünde 5 M., Stralsund 3¾ M., Greifswald 4¼ M., Rostock 4 M., alt for Rug; Stettin har ligeledes for Rug til Danmark nogenlunde kunnet gennemføre 5 M., hvorefter imod der for Kul bl. a. til sydsvenske Havne skal være sluttet til omkring 3½ M. Lübeck, Wismar noterer til Danmark, Sverig omkring 3¾ à 4 M. for Korn og Salt. Af de russiske Østersøhavne noterer Libau 14 M. for Oljekager, Riga 15 M. for Korn for ret prompt Tonnage. Sverig er uforandret med rigelig Udbud af Stenlaster; Lysekil noterer til Lübeck, Flensborg 3¾ M., Stralsund, Rügenwalde 4 M., Königsberg, Neufahrwasser 4½ M.; Sydsverig synes ligesom lidt fastere, saaledes noteres for Gødesten til Rostock og Wismar 4 M., fra Karlshamn og 3½ à 3¾ M. til Stettin fra Ronneby. Ogsaa Sundhavnene har Lervarer nok, men Tønnen i Höganäs og Helsingborg skal være meget lang, der tales endog om 2 à 3 Uger; derimod er det bedre i Landskröna. Danmark er fra Provinserne meget stille i denne Uge, og det samme er Tilfældet fra Kjøbenhavn, hvortil der i denne Uge er ankommet ikke saa faa Skibe med Ladning, af hvilke ikke alle vil kunne vente at blive placeret derfra igen. Der sluttedes Majs til Hasle 14 Øre, Fakse 10 Øre, tunge Oljekager til Randers 18 Øre og Sojaskraa til Rudkjøbing 28 Øre; af sidstnævnte Vare lader Skibene Halvdelen af Ivedevægt.

Generalforsamlinger.

Burmeister & Wain

afholdt den 29. Marts Generalforsamling under Ledelse af Højesterets-sagfører S h a v.

Den administrerende Direktør, Etatsraad D e s s a u, aflagde Beretningen, hvoraf vi anfører følgende:

Den herskende Højkonjunktur i Forbindelse med de stigende

Fragter har i høj Grad sat sit Præg paa Virksomheden i det forløbne Aar. Saa godt som alle de Materialer, vi anvender, har været Genstand for store Prisforhøjelser. Staal og Jern til Skibbygning steg med c. 20 pCt., Metaller med 25 à 30 pCt. og Kul med 30 pCt. Hertil kommer, at Lønningerne stadig stiger, ligesom Rentudgiften vokser som Følge af den større Kapitalanvendelse. Det forløbne Aar bekræfter saaledes paany, at Værfterne under Højkonjunktur har Chancerne imod sig, idet det er umuligt at undgaa, at de løbende Kontrakter paavirkes af Stigningerne paa alle Omraader.

Paa den anden Side har Aaret været udmærket for Dampskibsselskaberne og har sat disse i Stand til at ofre mere end hidtil paa det aarlige Eftersyn og at forny deres Flaade.

For Selskabet har 1912 været overmaade betydningsfuldt, idet det gennem indgaaende Prøver i Praksis er lykkedes at konstatere Diesel-Motorernes fulde Brugbarhed som Drivkraft for store Skibe.

I Samarbejde med Det østasiatiske Kompagni, hvis Initiativ i denne Sag ikke noksom kan prises, er der i det forløbne Aar foretaget saa omfattende og betydningsfulde Forsøg, at Bestyrelsen ikke betænker sig paa at udtale, at der med Skibs-Diesel-Motorerne er skabt en Faktor, der forhaabentlig vil kunne blive af overmaade stor Betydning for Selskabets fremtidige Virken.

Det vil erindres, at vort første store Diesel-Motor-Skib »Selandia« overalt paa sin Vej var Genstand for den mest levende Interesse. Det er imidlertid givet, at en saa omfattende og indgribende Fremstilling af ny Drivkraft ikke er kommen frem, uden at der er bragt meget store Ofre. Til Forsøg, Patenter og Omkonstruktioner er der foreløbig medgaaet c. 200,000 Kr., og der vil i de første Aar stadig blive brugt betydelige Beløb dertil, fordi det er af stor Betydning for Selskabet stadig at være i Spidsen med Diesel-Motorerne. Bestyrelsen har den Overbevisning, at der derigennem er skabt en betydningsfuld Fornyelse i hele Selskabets Maskin-Fabrikation, og det har da ogsaa vist sig, at Selskabet har kunnet faa saa mange Ordre paa Skibe med Diesel-Motorer, at samtlige Værksteder og Byggebeddinger er optaget, ikke alene for indeværende Aar, men ogsaa for det næste. Hvis vi havde været i Besiddelse af mangedoblet Kapacitet, vilde vi kunne have haft Ordre inde for overmaade store Værdier. Vi har maattet sige Nej til Forespørgsler om Nybygninger i et Antal af over 200.

I lang Tid har det været Bestyrelsen klart, at der maatte gøres noget for at skaffe mere Plads paa Værftet. Der har været fort en Række Forhandlinger angaaende en Landindvinding, og disse Forhandlinger er tilendebragt med et Resultat, der forhaabentlig vil kunne blive af Betydning for Selskabets Fremtid, og de Servituter, der har hvilet paa Ejendommene paa Værftet, vil kunne forventes ophevede.

For at udnytte den Situation, der skabtes ved »Selandia« Succes i England, har Selskabet medvirket til Oprettelsen af »The Burmeister & Wain (Diesel System) Oil Engine Co.« i Glasgow. I dette Selskab praticiperer vort Selskab i Nettoudbyttet. Det ny Selskab er fuldt beskæftiget og har allerede modtaget en Række Ordre, ikke alene paa at levere Dieselmotorer til ny Skibe, men ogsaa til at erstatte Dampmaskiner i ældre Skibe med Dieselmotorer, ligesom der er modtaget Ordre paa Dieselmotorer til Brug i Krigsskibe. Der ligger i disse Bestillinger en værdifuld Anerkendelse af vore Konstruktioner, idet det er vore Tegninger, der lægges til Grund for Arbejderne paa Fabriken i Glasgow. Samtidig med denne Fabriks Oprettelse er de tidligere afsluttede Kontrakter med Firmaerne Swan Hunter & Wigham Richardson og Barclay, Curle & Co. overgaaet til det skotske Selskab. Med Akers mekaniske Værksted i Kristiania er der for Norges Vedkommende truffet Overenskomst om Udnyttelsen af vore Erfaringer.

Reparations-Arbejdet har været ret godt, men dog stærkt paavirket af en urimelig Konkurrence. Bestyrelsen haaber imidlertid, at der vil indtræde en Forandring til det bedre, idet det maa anses for ganske urimeligt og ubilligt, at Skibs-Reparationerne stadig skal holdes nede paa et Niveau, der aldeles ikke svarer til de mægtige Stigninger, der har fundet Sted paa de tidligere nævnte Omraader, og som i høj Grad har paavirket de økonomiske Resultater af Reparationerne.

Direktøren meddelte endvidere, at der i Øjeblikket havdes Ordre paa 13 Diesel-Motorskibe paa c. 100,000 Tons tilsammen samt paa to Passagerdampere, 31 Land Diesel-Anlæg, 26 Hovedskibsmotorer og 26 Hæspeskimotorer samt et Par Kedelanlæg. Sluttelig udtalte Direktøren: Hvad Udsigterne for Fremtiden angaar, er vi stadig inde i en Højkonjunktur; men ved de senere afsluttede Kontrakter har vi taget Hensyn til denne, og da vi for indeværende Aar er fuldt optaget i alle Afdelinger, tør det forventes, at Aaret vil blive ret godt, for saa vidt alt forløber normalt; men man maa ikke være blind for, at der stadig forestaar store Udgifter til Skibs-Dieselmotorerne, og at Konkurrencen for Land-Dieselmotorerne er stærkere nu end for.

Deræfter aflagde Bestyrelsens Formand, Admiral Richelieu, Regnskabet, hvoraf det fremgaar, at de samlede Indtægter har været 1.766,555 Kr. Efter at 201,564 Kr. er afskrevet paa Udgifter ved Diesel-Motorkonstruktioner, bliver der 761,023 Kr. at fordele, hvoraf Aktionærene faar 500,000 Kr., eller 5 pCt., medens c. 138,000 Kr. henlægges til Reservefonden og 103,000 Kr. overføres til næste Aar.

Efter Regnskabsaflæggelsen udtalte Formanden, at naar Resultatet ikke var helt tilfredsstillende, skyldtes det i første Række de enormt stegne Drittsudgifter samt Bekostningerne ved at naa det Resultat, som var naaet, med Hensyn til Diesel-Motorskibene. De Udgifter, andre Værfter havde haft uden at naa saa vidt, var langt

større. Efter nærmere at have omtalt Motorskibenes hidtidige Succes og de nu beviste Besparelser ved disse Skibes Drift, hvorom Østasiatisk Kompagnis Beretning havde bragt udførlig Omtale, udtalte han Haabet om, at ogsaa det nu byggede mægtige Motorskib »Siam« vilde svare til Forventningerne.

Hvad Forhandlingerne mellem Værfterne angik, da maatte Arrangementet være saaledes, at man ikke forfordelte Rederne, det vilde blive baseret paa Besparelser. Endnu var der ikke fundet nogen eudelig Basis for Samarbejdet, men forhaabentlig vilde det lykkes at finde en saadan.

Sluttelig udtalte Formanden, at det var hans sikre Haab, at den gode Sæd, der var saet, vilde give god Host.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Admiral Richelieu genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 1. Eksamen i Aaret 1913 afsluttedes den 11. April.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var indstillet 9 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 6, i Soret og Handelsvidenskab 7, i Geografi og Vejrlære 8 samt i Engelsk 6.

Endvidere var til Fiskeskipperproven indstillet 8 og til Sætte-skipperproven 10.

I alt 36 Elever, som alle bestod.

Havarier og Forlis.

Belguavia, Dpsk. af Stettin, er paa Rejsen fra Newcastle til Hjemstedet grundstødt paa Valegrunden udfor Landskrona den 19. ds. Svitzers assisterede og Skibet kom flot, efter at c. 800 Tons Kul var løst i Lægtene.

De tre Brødre, 3/m. Skonnert af Thuro, kom den 15. ds. paa Grund ved Lohals. Svitzers assisterede Skibet flot. Rejsen fortsattes til Svendborg.

Mjølner, Skonnert af Helsingborg, er paa Rejsen fra Kolding til Oscarshavn grundstødt paa Sjællands Rev. Svitzers assisterer.

Aigden, Galease, grundstødt paa Hatterrevet, er bragt flot af Svitzers og ind til Kalundborg.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet hertil. En Del af Ladningen har taget Skade ved en Brand, der var om Bord under Indladningen i Königsberg.

Volo, Dpsk. af Hull, grundstødt ved Anholt den 11. ds., er bragt flot af Svitzers »Viking« og er indkommet til Malmø. En Del Kul er kastet over Bord og en Del Stykgods maatte losses over i Dpsk. »Kattegat« for at faa Skibet flot.

Erindring, Dpsk. af Marstal, er den 17. ds. ankommet til Nakskov. Skibet har været paa Grund i Nakskov Fjord, men kom flot uden Assistance og uden at have taget Skade.

Karin, Skonnert af Hveen, er i Følge Meddelelse fra Kalundborg, strandet ved Haunso og er blevet Vrag. Besætningen, der bestod af Kaptajn og tre Mand, er efter al Sandsynlighed omkommet.

Daisy, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 19. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Sundsvall paa Grund ved Øland. Flot med Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleoen sattes den 17. ds. et nyt Dieselmotor-Skib, Værftets Bygge-Nr. 288, i Vandet.

Den ny Baad er et Søsterskib til det for nogle Dage siden til A/S. Det østasiatiske Kompagni afleverede Motorskib »Siam«, og ligesom dette bestemt for Farten paa Bangkok og Østasien.

Dimensionerne er: Længde 410', Bredde 55' og Dybde 30'6". Displacement 13,200 Tons, d.w. Bæreevne c. 10,000 Tons og Hestekraft 3.000 ind.

Skibet fik Navnet »Annam« og Afløbningen foregik smukt.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et nyt Diesel-Motorskib til Det østasiatiske Kompagni, hvilket skal erstatte »Fionia« (nu »Christian X«), som solgtes til Hamburg—Amerikaliniien.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Paa de den 4. og den 19. ds. afholdte Generalforsamlinger er det énstemmig besluttet, at give Lovenes § 9 følgende Tilføjelse:

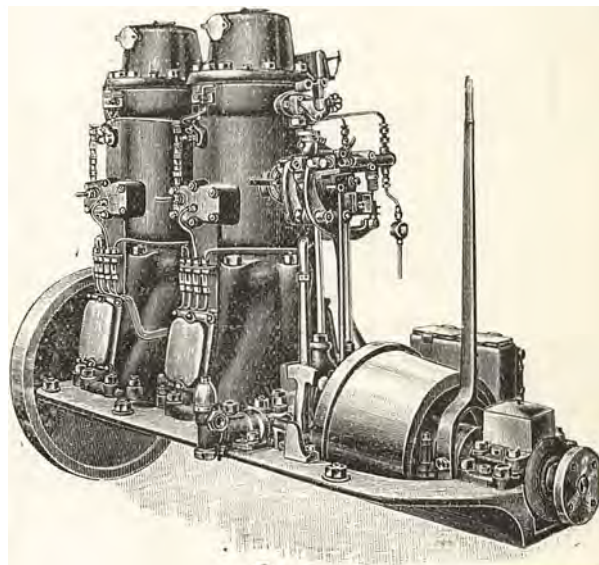
»Det bekendtgøres snarest muligt efter den ordinære Generalforsamlings Afholdelse tre Gange i Bladet om og hvilket Udbytte der udbetales til Aktionærerne for det afsluttede Aar.

Hvis en Aktionær derefter ikke har havet sit Udbytte senest fem Aar efter Afholdelsen af den Generalforsamling, som har fastsat Udbyttet, hjemfalder dette til Aktieselskabets Kasse som Selskabets lovlige Ejendom.

For Udbytte, som endnu ikke er hævet for Aaret 1909 eller tidligere Aar, træder denne Bestemmelse i Kraft den 1. Januar 1915.

Kjøbenhavn, den 19. April 1913.

Bestyrelsen.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL

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

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

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

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Riga 16./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 12./4. — Algarve, Borries, pass. Hanstholm 23./4. — Anglo Dane, Pape, pass. Brunshüttel 22./4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 5./4. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 21./4. — Arkansas, Petersen, pass. Dundee 22./4. — Arno, Fischer, afg. Malaga 22./4. — Aurora, Gommesen, afg. Tunis 22./4. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Windau 21./4. — Beira, Mortensen, ank. hertil 19./4. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 20./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./4. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. Antwerpen 9./4. — Christian IX, Holm, ank. London 21./4. — Dagmar, Mueller, afg. Livorno 21./4. — Douro, Sørensen, ank. Trondhjem 22./4. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 22./4. — Florida, Andersen, pass. Dungeness 17./4. — Garonne, Kromann, afg. herfra 18./4. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 15./4. — Hengost, Munk, ank. hertil 21./4. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 22./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 20./4. — Jolantha, Kylesbeck, ank. Antwerpen 21./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 22./4. — Kentucky, Andresen, ank. Newport 21./4. — Kiew, Tonnesen, afg. Bordeaux 19./4. — Loire, Craignou, ank. Rochelle 22./4. — Louise, Svan, ank. Danzig 22./4. — Louisiana, Jon Jansen, afg. Boston 16./4. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Kingsbridge 22./4. — Minsk, Harder, afg. Sevilla 21./4. — Morsø, Nellemann, ank. hertil 21./4. — Nicolai II, Myhldorf, afg. Tarragona 21./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 18./4. — Nordjylland, Soeborg, pass. Hirtshals 22./4. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 20./4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 19./4. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 22./4. — Perm, Gotthardt, ank. London 21./4. — Pregel, Iversen, pass. Brunshüttel 22./4. — Saga, Hansen, afg. Newcastle 17./4. — Saxo, Rasmussen, afg. Dunkerque 21./4. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 15./4. — Texas, Clausen Kaas, afg. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, ank. hertil 16./4. — Tiber, Bech, ank. hertil 3./4. — Tomsk, Wilberg, pass. Sagres 22./4. — Tula, Therkildsen, afg. herfra 21./4. — Tyr, Thaning, afg. herfra 22./4. — United States, Gottsche, ank. hertil 22./4. — Viking, Tramp, afg. Emden 16./4.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Methil 19./4. — Amalienborg ank. Pernau 18./4. — Brattingsborg pass. St. Vincent 15./4. — Borglum afg. New Orleans 6./4. — Dansborg ank. Cardiff 18./4. — Elsborg ank. Civita Vecchia 19./4. — Esrom pass. Gibraltar 20./4. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 20./4. — Frederiksborg ank. Memel 9./4. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 21./4. — Gurre ank. Cork 19./4. — Hammerhus afg. Beira 1./4. — Harrildsborg pass. Valderhaug 19./4. — Huddborg ank. Pernau 19./4. — Jelling afg. Caimanera 13./4. — Jomshorg ank. Huelva 19./4. — Jungshoved afg. Hamburg 14./4. — Jægersborg afg. Aalborg 19./4. — Kallundborg ank. Huelva 16./4. — Kalo pass. Hofenau 20./4. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 16./4. — Kronborg afg. Rio Janeiro 15./4. — Lejre afg. Baltimore 14./4. — Marselisborg pass. Las Palmas 2./4. — Næsborg afg. Libau 16./4. — Raudelsborg pass. Kjøbenhavn 17./4. — Silkeborg ank. Burntisland 19./4. — Skanderborg afg. Huelva 19./4. — Skjoldborg ank. Torreveja 18./4. — Skodsborg afg. Bougie 19./4. — Spigerborg ank. Rouen 18./4. — Stegelborg afg. Funchal 15./4. — Stjernborg afg. Huelva 19./4. — Søborg ank. Las Palmas 14./4. — Taarnborg ank. Riga 10./4. — Ulfsborg pass. Portland 17./4. — Uranienborg ank. Marseille 15./4. — Vordingborg afg. Burntisland 20./4. — Ørkild ank. Venice 19./4.

Det asiatiske Kompagni. Samui afg. Colombo 19./4. hjemg. — Pangan afg. Singapore 20./4. hjemg. — Selandia ank. Middlesbro 20./4. udg. — Tranquebar afg. Port Said 18./4. hjemg. — Cathay pass. Perim 14./4. udg. — Bandon ank. Genua 22./4. udg. — Siam ank. Antwerpen 21./4. udg. — Jutlandia ank. Suez 22./4. hjemg. — Bintang ank. Bangkok 22./4. udg. — Chumpon ank. Durban 21./4. hjemg. — Kina afg. Coronel 20./4. udg. — Arabien afg. Antwerpen 17./4. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 21./4. udg. — St. Jan afg. Paramaribo 22./4. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 12./4. hjemg.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk afg. Liverpool 19./4. — Glassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 19./4. for Rotterdam. — Eleonora Mærsk ank. Danzig 16./4. — Laura Mærsk afg. Montevideo 11./4. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn for Tynen. — Peter Mærsk ank. Hull 21./4. — Sally Mærsk afg. Norfolk 16./4. til Rotterdam. — Høneborg pass. Kjøbenhavn 19./4. for Aberdeen. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 20./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, afg. Neufahrwasser 18./4. til Blyth. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 7./4. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Reval 18./4. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Malmo 22./4. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Santa Fe 21./4. — Excellence Ploske, Tanuebek, afg. Sunderland 11./4. til Savona. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Stockholm 16./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg.

Immingham 5./4. til Savannah. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 29./3. til Avonmouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Akus 26./3. til Buenos Aires. — Nowa, Dahl, afg. Bahia Blanca 7./3. til Gothenborg.

Vesterhavet. Bodil, Jensen, afg. Riga 22./4. til Bergen. — Ulla, Hansen, ank. Waterford 22./4. — Nancy, Pedersen, ank. Esbjerg 22./4. — Gerda, Iversen, afg. Kartagena 21./4. til Motril. — Hebe, Gregersen, afg. Reval 21./4. til Pernau. — Laura, Lund, pass. l'Ouessant 21./4. for Newport. — Rigmor, Uldall, ank. Bridgness 20./4. — Inger, Schiff, ank. London 20./4. — Cito, Jepsen, ank. Rügenwalde 21./4. — Nora, Lauritsen, afg. Newcastle 15./4. til Mazarron. — Nexos, Basse, pass. Kjøbenhavn 20./4. for Gefle. — Fylla, Brinch, pass. Dunnet Head 20./4. for Preston. — Karla, Nielsen, afg. Burriana 20./4. til Liverpool. — Johanne, Thøgersen, ank. Nantes 19./4. — Laura, Lund, afg. Bayonne 19./4. til Newport. — Marie, Nielsen, pass. Gibraltar 19./4. for Bremen. — Olga, Christensen, afg. Hamburg 18./4. til Rochefort. — Nord-søen, Gram, afg. Burriana 18./4. til Hamburg. — Ellen, Hansen, afg. Swansea 17./4. til Alicante. — Polly, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 15./4.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Ibiza 16./4. til Reykjavik. — Nelly, Clausen, afg. Marseille 21./4. til Helsingborg. — Fanny, Eriksen, ank. Newport 28./3. — Lilly, Sørensen, ank. Tynen 21./4. — Alexy, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 28./3. — Dagny, Clausen, afg. Immingham 21./4. til Norrköping. — Mary, Sørensen, ank. Aarhus 21./4.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Rouen 18./4. — London, Bom, ank. Aleksandria 20./4. — Paris, Tholander, afg. Aalborg 22./4. til Tynen. — Bryssel, Kaas, afg. Boness 19./4. til Svendborg.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barbados 9./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Santa Fe 13./4. til Libau. — Roma, v. Thun, afg. Palermo 19./4. til Valencia.

Torm. Gudrun, Somichsen, ank. Manchester 15./4. — Sara, Jensen, ank. Kiel 22./4. — Helene, Sørensen, ank. Svendborg 16./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Aarhus 19./4. — Valborg, Hansen, afg. Hamburg 21./4. — Sjælland, Svarrer, ank. Hångö 22./4. — Estrid, Hansen, ank. Tuborg 18./4. — Agnate, Dam, ank. Helsingør 20./4. — Gunhild, Hansen, ank. Reval 18./4. — Hermia, Farup, ank. Kalundborg 21./4. — Alice, Jørgensen, ank. Libau 17./4.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Havana 20./4. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Aarhus 22./4. — Svend, Schmidt, afg. Grimsby 21./4. — Urania, Clausen, ank. Riga 19./4.

Nordsøen. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Sundsvall 19./4. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 20./4.

Europa. Belgian, Nielsen, ank. Newport 22./4. — Europa, Hansen, ank. Newport 19./4. — Tyskland, Danstrup, afg. Mobile 9./4.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Swansea 14./4. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 23./4.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Brunshüttel 15./4. — Thorvaldsen, Olsen, er afg. Bordeaux til Cardiff. — Nord-pø, Holst, ligger i Libau.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. London 18./4.

Oreon. Erik, Hansen, ank. Dunkerque 20./4.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Lübeck 20./4. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Rimfaxe, Weillhardt, afg. Rotterdam 22./4.

Thuro. H. A. Hansen, Hansen, ank. London 22./4.

Aktieselskabet Rødbj Havn. Freja afg. Newcastle 19./4.

Æro. Erindring, Jensen, ank. Nakskov 15./4. — Energi, Jensen, ank. Seaham 15./4. — Emanuel, Svane, ank. Hudiksvall 16./4. — Enighed, Jensen, ank. Nakskov 19./4.

Sejlskibe.

Nordby-Fans. Maracaibo, Svarrer, ank. Hamburg 19./4.

Rønne. Prøvøen, Olsen, ank. Memel 14./4. — Sigurd, Kofod, ank. Masnedssund 18./4. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Svendborg 19./4.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. Kappelschlei 15./4. — Pampa, Jensen, ank. Nyborg 16./4. — Alua, Hansen, ank. Fowey 15./4. — Apollo, Nielsen, ank. Oscarshavn 16./4. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Frederiksstad 16./4. — Delos, Andersen, ank. Roncorn 16./4. — Concordia, Henriksen, ank. Sarpsborg 16./4. — Agnes, Nielsen, ank. Höganäs 15./4. — Dagny, Rasmussen, ank. Fowey 17./4. — Nanna, Madsen, ank. Fowey 16./4. — Christian, Jørgensen, ank. Rhyll 17./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Solvesborg 17./4. — Norden, Andreasen, ank. Poole 17./4. — Zampa, Wulff, ank. Wemyss 17./4. — Philip, Jørgensen, ank. Fowey 17./4. — Danmark, Huisfeldt, ank. Kjøbenhavn 18./4. — Cathrine, Hansen, ank. Rønneby 18./4. —

Fylla, Hansen, ank. Lysekil 18./4. — Leif, Andersen, ank. Nantes 17./4. — Brødrene, Jørgensen, ank. Faxø 19./4. — Aktiv, Mouritzen, ank. Söderhamn 19./4. — Haabet, Andreassen, ank. Alloo 19./4. — Hans Emil, Skov, ank. Aabenraa 19./4. — Magnet, Nielsen, ank. Fakse Ladeplads 21./4. — Maagen, Jensen, ank. Sundsvall 20./4. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Höganäs 21./4. — Martin Nilsson, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 21./4. — Dagmar, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 21./4. — Confidonce, Michaelsen, ank. Kjøbenhavn 21./4. — Hans Ditlev, Stavgaard, ank. Riga 21./4. — Embla, Mikkelsen, ank. Boness 20./4. — Erhardt, Larsen, ank. Boulogne s. M. 20./4. — Clytia, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 21./4. — Fanny, Jensen, ank. Faxø 21./4. — Olga, Rasmussen, ank. Blyth 21./4. — Flora, Sørensen, ank. Poulquin 19./4. — Union, Olsen, ank. Oscarshavn 20./4. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Malmø 20./4. — Erik, Hoffmann, ank. Kjøbenhavn 20./4. — Urda, Skov, ank. Danzig 21./4. — Primula, Jørgensen, ank. Heiligenhafen 21./4. — Ludvig, Jørgensen, ank. Fowey 22./4. — Vera, Jensen, ank. Stettin 22./4.

Ærb. Svalen, Rosenbeck, ank. Halmstad 15./4. — Ariel, Christensen, ank. Methil 15./4. — Marie, Østermann, ank. Halmstad 15./4. — Spica, Boye, afg. Marstal 15./4. til Fakse. — Bortha, Madsen, ank. Flensborg 15./4. — Neptun, Skal, ank. Karrebæksmunde 16./4. — Marthing, Friis, ank. Stromstad 16./4. — Pampa, Svendsen, ank. Kristianssand 16./4. — Freya, Kock, ank. Pillau 15./4. — Hebe, Clausen, ank. Vestervik 16./4. — Herkules, Boye, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Hydra, Christensen, ank. Casablanca 16./4. — Mindet, Rasmussen, ank. Aalborg 17./4. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Plymouth 16./4. — De tvende Brødre, Boye, ank. Langesund 16./4. — Esther, Boye, ank.

Kolberg 16./4. — Henry, Jensen, ank. Leith 17./4. — Rise, Bager, ank. Casablanca. — Debora, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Albertha, Kromann, ank. Göteborg 18./4. — Mester, Petersen, ank. Vejle 18./4. — Valborg, Albertsen, ank. Norrköping 19./4. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 19./4. — Salus, Andersen, ank. Hartlepool 19./4. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 19./4. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Newcastle 19./4. — Marie, Raahauge, ank. Tayport 18./4. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Swinemünde 18./4. — Laura, Jensen, ank. Nantes 17./4. — Proven, Schmidt, ank. Nantes 17./4. — Christine, Rasmussen, ank. Skive 18./4. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Fakse Red 19./4. — Mette, Andersen, ank. Halmstad 17./4. — Argus, Jensen, ank. Gefle 19./4. — Anna, Petersen, ank. Leith 17./4. — Nanna, Østermann, ank. Riga 21./4. — Arken, Christensen, ank. Casablanca 21./4. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Kjøbenhavn 21./4. — Ingolf, Olsen, ank. Malmø 21./4. — Lauritz, Folmer, ank. Syby 21./4. — Christian, Nielsen, ank. Pillau 19./4. — Argo, Clausen, ank. Cadiz 21./4. — Ægir, Winther, ank. Leith 21./4. — Immanuel, Petersen, ank. Fowey 21./4. — Svane, Christensen, ank. Mølfjord 21./4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Danzig 20./4. — Hosanna, Raahauge, ank. Frederiksstad 19./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 24. April 1913. — Sø- og Handelsretsd. — The Baltic and White Sea Conference. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

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

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. April 1913.

	Gjort til	Keber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		110 ¹ / ₂	110 ³ / ₄
Danmark	106 ¹ / ₂	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Norden	111 — ¹ / ₂	111	111 ¹ / ₄
Gorm		—	—
Carl	112 — ¹ / ₂	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₂
Dannebrog	122 ¹ / ₄	122	122 ¹ / ₄
Skjold		100 ³ / ₄	101 ¹ / ₂
Urania		35 ¹ / ₂	37
Neptun	119 ³ / ₄	119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	119 ¹ / ₂ — ³ / ₄	119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Hejmdal	122 —	121 ¹ / ₂	122 ¹ / ₄
Østasiatiske	129 ³ / ₄	129 ³ / ₄	130
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Gorm	120 ¹ / ₂	120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	84 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		84 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		83 ¹ / ₄	85 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditk.		89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie.		93	95
4% — — 1.		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
4% — — 7.		91 ¹ / ₄	92
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.		91 ¹ / ₂	92

Aktier.	Gjort til	Keber	Sælger
Nationalbank		143	144
Privatbank	103 ³ / ₄ — 104	103 ¹ / ₂	104
Landmandsbank	136 ³ / ₄	136 ³ / ₄	137
Handelsbank		140 ¹ / ₂	141
Grundejerbank		15	15 ¹ / ₂
Burm. & Wain		87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Helsingørsk Jærnsk.		110	113
Sukkerfabr.	225 ¹ / ₂ — ³ / ₄	225 ³ / ₄	226
Bryggeri Aktier	212 ¹ / ₂ — 213	212 ³ / ₄	213

Vekselkurser d. 23. April 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Keber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.26	18.21
Paris	72.45	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.85	

Notering paa Berlins Børs d. 22. April 1913.

Russiske Noter	215.95
4% Russiske Consols	89.10
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	86.90
5% Mexikanske 1899	97.00
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	92.90

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

„Forenede Dampsk.“ 196,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 80,000, „Carl“ 44,000, „Dannebrog“ 160,000, „Skjold“ 96,000, „Dampskib. af 1896“ 40,000, „Hejmdal“ 40,000, „Gorm“ 60,000, „Neptun“ 44,000, „Dansk-russisk“ 296,000, „Østasiatisk“ 104,000

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

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

"Efterretninger for Søfarende" omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Aronske Hav. "Efterretninger for Søfarende" udgaares ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogifternes. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

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

I. Østersøen.

- 644. Öland SE. Drivende Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/944. Berlin 1913.)
 Vraget af Skonnerten *Phönix*, som er lastet med Træ, er forladt af Mandskabet den 12te April 1913 paa c. 56° 00' N. 16° 45' E.
- 645. Finland. Finske-Bugt. Helsingfors. Eransgrund (Äransgrund) Fyrskib flyttet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/885. Berlin 1913.)
Eransgrund (Äransgrund) Fyrskib ligger nu c. $\frac{1}{3}$ Sm S. for 8,8 m ($4\frac{3}{4}$ Fv.) Grunden *Dnjepr*. Fyrskibets ny Plads i danske Kort 59° 57' N. 24° 54' E. (Kort Nr. 155.)
- 646. Tyskland. Hela. Oplysning om Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/828. Berlin 1913.)
 Vraget af Damperen *Koster* eksisterer endnu.
 En grøn Stumptønde med N.-lig Topbetegnelse ligger c. 50 m NNE fra Vraget. Vrag og Afmærkning bør indlægges i Kortene. Vraget c. 54° 41' N. 18° 44' E. (Kort Nr. 206.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/2140. København 1912.)
- 647. Tyskland. Kieler Fjord. Udtalelse angaaende Forsøgshelysning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/881. Berlin 1913.)
 Skibsførere anmodes om til „Kommando der Marinestation der Ostsee in Kiel“ at indsende Resultatet af deres Iagttagelser angaaende den Nyttte, som den indirekte Belysning af Bølgebryderen ved *Friedrichsort* Fyr yder til Vejledning ved Afstandsbedømmelsen under Passage om Natten. c. 54° 23 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 11 $\frac{3}{4}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/611. København 1913.)

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 457. Eastern Archipelago—Java, North Coast. Semarang bay—Wreck removed. Former Notice No. 368 of 1913. Position. At a distance of 2 $\frac{1}{10}$ miles, 331° (N. 30° W. Mag.) from Semarang lighthouse. Lat. 6° 55 $\frac{1}{4}$ ' S., long. 110° 23 $\frac{1}{4}$ ' E. Description. Sunken wreck of a lighter. Variation. 1° E. (Notice No. 457 of 1913, dated 10th April.)

Charts affected. No. 932, Plan of Semarang bay. No. 1653, Island of Java, western portion. Publication. Eastern Archipelago, Part. II., page 107; Revised Supplement, 1909.

No. 459. Korea, West Coast. Kusan po entrance light—One red sector removed. Former Notice. No. 1586 of 1909. Position. Lat. 35° 58 $\frac{1}{4}$ ' N., long. 126° 32 $\frac{1}{4}$ ' E. Details. The northern red sector has been removed and the light now shows as follows: White from 69° (N. 73° E. Mag.), through east, south, and west, to 269° (N. 87° W. Mag.). Red elsewhere. Variation. 4° W. (Notice No. 459 of 1913, dated 10th April.)

Chart affected. No. 913, Mackau group to Clifford islands. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 906. Japan, Korea, &c., 1904, page 69. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 627.

648. Tyskland. Flensborg Fjord. Als-Sund. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/830. Berlin 1913.)

Afmærkningen i det S-lige Indløb til *Sønderborg* Havn og *Als-Sund* er forandret som følger:

Den sorte Lystønde *Sønderburg* er nu rød og viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 8s, Lys 5s, Mørke 3s. c. 54° 54' N. 9° 47' E.

De røde Spiritønder *F* og *G* er ombyttet med to sorte Spidstønder 1 og 2.

Paa Styrbordets Side af Farvandet er udlagt 2 røde Spiritønder: A paa 54° 54' 02" N. 9° 47' 32" E. og B paa 54° 54' 13" N. 9° 47' 21" E. Positionerne svarer til danske Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 117, 243 og 253.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**649. Danmark. Sundet. Amager S. Vrag.**

Den 15de April 1913 er en Mast, c. 1 m over Vandet, observeret c. 2 Sm i Retning 193° (misv. SSW.) fra Vageten paa *Aflandskøge*. Masten er sandsynligvis fast i et Vrag. Vraget vil blive eftersøgt. c. 55° 29' N. 12° 35' E.

650. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Fyr. Færøskjøbing. Fyrs Brændetid.

Det røde, faste Fyr paa SE.-Hjørnet af *Færøskjøbing* Havn brænder hele Aaret. 54° 53' 24" N. 10° 25' 07" E.

(Kort Nr. 117, 157, 238, 243 og 253. Danske Lods, Side 600. Havne-Lods, Side 147. Fyr-Fort. Nr. 592.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**651. Danmark. Kattegat. Ebeltoft. Sømærker udlagt.**

Ved den gravede Rende til *Ebeltoft* N-lige Havn er udlagt følgende Sømærker:

1) Paa SW.-Siden af Renden er udsat en rød Støge med 1 opadvendt Kost, c. 260 m i Retning 321° (misv. NW. t. N. ½ N.) fra Havnen SW.-lige Molehoved.

2) Paa NE.-Siden af Renden er udsat en hvid Støge med 1 nedadvendt Kost, c. 260 m i Retning 321° (misv. NW. t. N. ½ N.) fra Havnens NE.-lige Molehoved.

Paa hver Side af Renden ligger 1 sort Varpetønde midt mellem ovennævnte Sømærker og Havnehovedene. Havnen: 56° 11 3/4' N. 10° 40 1/2' E.

(Kort Nr. 211, 227 og 252. Danske Lods, Side 179. Havne-Lods, Side 27. Sø.-Fort. Side 19.)

652. Sverige. Bohuskusten. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 16/411. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen ved *Bohuskusten*: 1) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa 57° 38' 38" N. 11° 36' 07" E. ved Grunden *Ryggen*. 2) Den sorte Tønde paa 58° 01' 50" N. 11° 30' 33" E. i *Kyrkösand* er flyttet til 58° 02' 03" N. 11° 30' 30" E. 3) En Støge er udlagt paa 58° 13' 47" N. 11° 24' 45" E. ved Grunden *Riam* E. for *Gåso*. 4) En Støge er udlagt paa 58° 15' 14" N. 11° 27' 58" E. Øst for *Mansholmen*. 5) En sort Vager med Ballon er udlagt paa 58° 15' 52" N. 11° 22' 05" E. Nord for *Harpöbdar*. 6) En rød Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa 58° 18' 50" N. 11° 13' 45" E. Sydvest for *S. Åstibroth*.

(Kort Nr. 211, 236 og 246.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/906. København 1912.)

675. Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Bugt, Cut-off Channel.**Belysning forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 14/953. Washington 1913.)

Cut-off Channel røde, faste Fyr Nr. 2 er tændt. Det vises fra en firkantet Bygning paa en rød Baake i c. 2 m Vand, i 93° (misv. S. 3/4 W.) fra *Battery Gladden* Fyr og 136° (misv. SE. 1/4 E.) fra *Garrows Bend* Baadelhus. 30° 38' 10" N. 88° 01' 52" W.

Cut-off Channel røde, faste Fyr Nr. 4 er tændt. Det vises fra en firkantet Bygning paa en Baake i c. 1,8 m Vand, henholdsvis 202 1/2° (misv. S. t. W. 5/8 W.) og 97° (misv. E. 1/4 S.) fra samme Punkter. 30° 39' 09" N. 88° 01' 50" W.

Samtidig er følgende Fyr nedlagt, men Fyrbygningerne bliver staaende som Dagmærker: Fyr Nr. 16 A., Nr. 3, Nr. 18; *Choctaw Pass Channel* Ledefyr, *Battery Gladden* Fyr, Fyr Nr. 5 og *Second Bend Upper* Fyr; denne Fyrbygning borttages!

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/587. København 1913.)

676. Jamaica S.-Kyst. Port Royal og Kingston. Grunde og Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/792. Berlin 1913.)

1) Den røde og hvide lodret stribeede Stumpetønde ved SE.-Kanten af *Three Fathom Bank* i det S-lige Farvand er flyttet 0,22 Sm 22° (misv. N. t. E. 3/4 E.) til NE.-Kanten af Banken.

2) I det S-lige Farvand er fundet en Del Grunde.

3) I *Hull Hole* ligger en 4,1 m Banke 0,89 Sm 131° (misv. SE. 1/2 E.) fra det røde Fyr paa E.-Enden af Fort *Augusta* og strækker sig herfra c. 90 m 80° (misv. E. t. N. 1/8 N.) ud. 17° 57' 15" N. 76° 50' 08" W.

677. Cuba N.-Kyst. Manati. Oplysninger.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/794. Berlin 1913.)

Pynten, der i Kortene er betegnet som *Punta Mangle*, hedder *Punta Vaccano*; *Punta Mangle* er en skarpt fremtrædende Pynt paa W.-Siden af Farvandet c. 1 1/2 Sm S. for *Punta Roma*.

Paa W.-Siden af Løbet c. 1/2 Sm S. for *Punta Mangle* er bygget en Bro.

Indløbskanalen til Havnen er afmærket med en sort Stumpetønde, som ligger ved Kanten af Revet ud for *Punta del Fuerte*, den E.-lige Indløbspynt, med 4 sorte Spiritønder paa E.-Siden og 4 røde Spiritønder paa W.-Siden af Løbet. 21° 24' N. 76° 48' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**678. Italien W.-Kyst. S. Remo S. Kap Arma (Verde Pynt). Fyrs Beliggenhed.**

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 100/236. Genova 1913.)

Det hvide Blinkfyr, som viser To-Blink hver 30s., paa Kap *Arma* (*Verde Pynt*) ligger c. 235 m 171 1/2° (misv. S. 1/4 W.) fra N. S. della *Guardia* Kirke. Flammens Højde: 50 m. Synsvide: 19 Sm. 43° 49' 00" N. 7° 49' 55" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/462. København 1913.)

679. Italien W.-Kyst. Livorno. Havnearbejder. Lystøndes Plads.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 88/217 og 218. Genova 1913.)

Ved *Livorno* er en Muddermaskine i Arbejde i det S-lige Indløb og et Bore-fartøj i Forhavnen. Saavel Maskinen som Fartøjet viser 3 sorte Balloner eller 3 røde Lanterne (i samme lodrette Linie) samt en hvid Lanterne for og agter. Det S-lige Indløb skal besejles med største Forsigtighed.

Lystønden, som viser rødt fast Lys, og som afmærker Arbejderne ved det ny Dige paa Bagbordets Side for Indgaende ved det N.-lige Indløb til Havnen, ligger nu i c. 6,7 m Vand c. 1235 m 226° (misv. SW. t. W.) fra den fremspringende Del af *Marzocco Taarn*. *Livorno* Havn: 43° 33' N. 10° 17 1/4 E.

669. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Great Round Shoal Channel. Lys- og Fløjtebønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 14/939. Washington 1913.)

Great Round Shoal Channel Lys- og Fløjtebønde er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 3 s., Mærke 7 s., 41° 26' 45" N. 69° 43' 22" W.¹ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/244. København 1913.)

670. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/873. Washington 1913.)

En vandret stribet Spiritbønde er udlagt i c. 18 m Vand c. 10 m W. for Vraget af Dampbæteren *Wyckoff*, som er sunket 224' (misv. SW. $\frac{3}{4}$ W.) fra *Governors Island* Fyr og 165' (misv. S. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Statute of Liberty*. Der er c. 12 m over Vraget. *Governors Island* Fyr: 40° 41' $\frac{1}{2}$ N. 74° 00' $\frac{3}{4}$ W.

671. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Absecon ENE. Grund rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/875. Washington 1913.)

Dampren *Spiral* har med 5,2 m Dybgæende rørt Grunden c. 3 $\frac{1}{2}$ Sm ENE. fra *Absecon Inlet* Klokketønde. 39° 22' 45" N. 74° 19' 10" W.

672. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Smith Point Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/878. Washington 1913.)

Smith Point Fyr viser nu Et-Blink hver 5 s. i Stedet for hver 30 s. Blink 1,3 s., Mærke 3,7 s. 37° 52' 47" N. 76° 11' 02" W.

673. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Cumberland Sound and Fernandina Harbor Indsøjling. St. Marys River Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 14/947. Washington 1913.)

St. Marys River hvide, faste Fyr Nr. 2 er tændt. Det vises fra en rød Baake i 2,7 m Vand 0,38 Sm N. for *Tiger Island*, 223' $\frac{3}{4}$ (misv. SW. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Cumberland Island* Vandtaarn og 332' $\frac{3}{4}$ (misv. NW. t. N. $\frac{5}{8}$ N.) fra *Tiger Island* Bagfyr. 30° 43' 36" N. 81° 29' 35" W.¹ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/46. København 1913.)

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

674. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida Koys. Tortugas. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 13/884. Washington 1913.)

Ved *Tortugas* Havn er sket følgende Forandringer:

1) *Port Outer* Stumtpønde 1 er ombyttet med en Spiritbønde og flyttet c. 80 m 137° (misv. SE. $\frac{1}{8}$ E.) hen, den ligger nu i c. 15 m Vand 196' $\frac{1}{2}$ (misv. S. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Loggerhead Key* Fyr og 131' $\frac{3}{4}$ (misv. SE. $\frac{1}{2}$ E.) fra Midten af *Southwest Key*.

2) *Channel* lodret stribe Spidstønde er flyttet c. 600 m 220° (misv. SW. $\frac{3}{4}$ S.) hen og ligger nu 265' $\frac{1}{4}$ (misv. W. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Bird Key* venstre Kant og 121° (misv. SE. t. E. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Loggerhead Key* venstre Kant.

3) *Second Port* Stumtpønde 3 er ombyttet med en Spiritbønde og flyttet c. 455 m 9° (misv. N. $\frac{1}{2}$ E.) hen, den ligger nu i 16 m Vand 317° (misv. NW. $\frac{1}{8}$ W.) fra *Sand Key* venstre Kant og 47° (misv. NE. $\frac{1}{8}$ N.) fra *Loggerhead Key* Fyr, der ligger paa 24° 38' 04" N. 82° 55' 42" W.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

653. Tyskland. Weser. Fedderwarder Farvand. Indløb forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/881. Berlin 1913.)

Det nedre Løb af øvre *Fedderwarder* Farvand er tilsandet mellem Tønderne FC og FD, og c. 1000 m W. for det nuværende Indløb har der dannet sig et nyt Indløb med dybere Vand end det nuværende.

Det ny Løb vil blive afmærket, og Afmærkningen af det gamle Løb vil blive inddraget. c. 53° 40' N. 8° 22' $\frac{1}{4}$ E.

654. Tyskland. Ems. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/883. Berlin 1913.)

De sorte Spidstønder i *Alte Ems* er nu mærket A I—A 7. *Der Hund* tiltager E. efter, og Vageren *Hund Ost* ligger nu paa 53° 26' 17" N. 6° 55' 48" E.

Anduvningstønden *Westerems* ombyttes, naar Vejrforholdene tillader det, med en sort Baaketønde.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2824. København 1911.)

655. Holland. Blauwe Slonk. Grund tiltager. Tønde flyttet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 79/746. 3-Gravenhage 1913.)

Den røde Spidstønde Nr. 3 i *Blauwe Slonk* er flyttet 400 m N. efter og ligger i 6,3 m Vand.

Ved den røde Tønde Nr. 4 tiltager Spidsen af Grunden udefter. Tønden ligger tæt uden for paa c. 53° 13' $\frac{5}{5}$ N. 5° 14' $\frac{5}{5}$ E.

656. Frankrig. Gravelines. Vrag afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 151/940. Paris 1913.)

Ved Indsejlingen til *Gravelines* er der udlagt en grøn Spidstønde med Kegle 25 m N. for et sunket Sejlskib. 51° 00' 58" N. 2° 01' 33" E.

657. England. Themsens. Maplin Sands. Baaker optøret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 468. London 1913.)

1) E. for Indløbet til *New England* Vig, 1,9 Sm 151° (misv. S. t. E. $\frac{3}{8}$ E.) fra *Eastwick head* er optøret en Stangbaake med Diamant paa Toppen. 51° 33' 36" N. 0° 56' 54" E.

2) 1,72 Sm 86° (misv. E. $\frac{7}{8}$ S.) fra *Eastwick head* er optøret en Stangbaake med en rund Skive paa Toppen. 51° 35' 22" N. 0° 58' 12" E.

658. England. Themsens. Lower Hope Reach. Shornmead Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26. Trinity House, London 1913.)

Ved *Shornmead* i *Lower Hope Reach* er tændt et hvidt og rødt Fyr med En-For-mørkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mærke 3 s., Lysset er:

1. rødt i Pejlinger fra 49° til 85° over *Higham* Bugt;

2. hvidt i — — 85° - 205°;

3. rødt i — — 205° - 213° over *Lower Hope* Pynt.

Flammens Højde: 12 m. Rødt, 15 m højt Taarn. *Lower Hope Reach*: 51° 29' N. 0° 27' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/279. København 1913.)

659. England. Shipwash Fyrskib. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 27. Trinity House, London 1913.)

Omtrent den 8de August 1913 forandres Taagesignalet fra *Shipwash* Fyrskib til 3 Stød (kort, langt, kort) hvert Minut saaledes, Stød 2 s., Pause 2 s. Stød 4 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 48 s., 52° 02' N. 1° 38' E.

(Kort Nr. 180.)

660. England. Swarte Bank. Fyrskib forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/886. Berlin 1913.)
Omtrent den 3die Oktober 1913 skal *Swarte Bank* Fyrskib forandres til at vise rødt Et-Blink hver 15 s. i Stedet for hvidt Et-Blink. 53° 27 $\frac{1}{2}$ ' N. 2° 46' E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/502. København 1912.)

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

661. England. Plymouth Sund. Uddybningsarbejder.

(„Notice to Mariners“ Nr. 467. London 1913.)
Der foretages Uddybningsarbejder i Nærheden af de Fortøjtønder, som ligger tæt ved Bølgebræden. Arbejderne vil blive fortsat i Sommermånederne og udføres ved 1 à 2 Muddermaskiner, som arbejder hele Døgn. Muddermaskinerne fører et rødt Flag eller en rød Lanterne. Da Muddermaskinerne ligger for lange Fortøjningskæder, skal man holde godt uden om dem, og de skal passeres med langsom Fart. Bølgebræden: 50° 20' N. 4° 08 $\frac{3}{4}$ ' W.

662. England. Bristol Kanal. Vrag uskadeligt.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 76/722. s. Gravenhage 1913.)
Vraget af Damperen *Hebdamos* paa *Barry* Red er ikke længer farligt for Skibsfarten, og Afmærkning er inddraget. 51° 23 $\frac{1}{2}$ ' N. 3° 14 $\frac{1}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/108. København 1913.)

663. England. Mersey Floden. Afmærkning forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 422. London 1913.)
Omtrent den 14de Maj 1913 sker følgende Forandringer ved Afmærkningen i Indløbet til *Mersey* Floden:

1) Fyrskibet paa *Barren* flyttes 1 Sm 269° (misv. W. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) hen og ombyttes samtidig med et Fyrskib, som har samme Fyrkarakter og Taagesignaler, som det tidligere Fyrskib, kun gives Taagesignalet med Sirene i Stedet for med Horn. Fyrskibets ny Plads: 53° 31' 58" N. 3° 19' 25 $\frac{1}{2}$ " W.

2) Paa Fyrskibets tidligere Plads udlægges en baadformet Lys- og Klokke-Bæketønde, mærket „*Fairway*“, som viser hvidt Et-Blink.

3) Den baadformede Lys-Bæketønde C 3 ombyttes med en stump Lystønde, mærket „C 3“, som viser rødt Et-Blink.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

664. Frankrig. Brest. Læs Pierres Noires og La Vieille Fyr. Taagesignaler. Station etableres.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 1611/1008. Paris 1913.)

I Løbet af 1913 etableres følgende Taagesignaler-Stationer:

1) *Les Pierres Noires* Fyr. Taagesignaler skal gives med Sirene, To-Stød hvert Minut, Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 51 s., 48° 18' 40" N. 4° 54' 51" W.

2) *La Vieille* Fyr. Taagesignaler skal gives med Sirene, 2 Stød (1 kort, 1 langt) hvert Minut, Stød 1,5 s., Pause 1,5 s., Stød 4,5 s., Pause 52,5 s., 48° 02' 29" N. 4° 45' 26" W.
Taagesignalerne kan gives til Forsøg, inden Stationerne aabnes.

665. Portugal. Cascaes (Cascais) Bugt. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/847. Berlin 1913.)
Fartøjet *Republica* er sunket i *Cascaes* Bugt. Ved Vraget er udlagt en Tønde i c. 23 m Vand paa 38° 40' 20" N. 9° 23' 43" W.

666. Afrika. Liberia. Oplysninger om Fyr og Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/848. Berlin 1913.)

1) Det hvide Fyr med To-Formørkelser paa *Kap Mesurado* bliver først synligt i Pejling c. 330°, naar man under Land kommer fra SE., da det forinden er i Skjul sandsynligvis af Træer. N. for Pejling 130° viser Fyret sig som et meget svagt, hvidt, fast Fyr. c. 6° 19 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 49' W.

2) *Grand Bassa* hvide Fyr med En-Formørkelser er meget upaalideligt. I Pejlinger fra c. 200° til 310° er Fyrets Glaskuppel dækket med Bredder.

Det hvide, faste Fyr paa *Verandaen* ved *Woermann* Faktori er ret paalideligt, det er synligt 9 à 10 Sm, men det er vanskeligt at skelne Fyret fra andre lignende Lys, som brænder paa Faktoriene i Nærheden. c. 5° 52 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 04' W.

Paa *Grand Bassa* Red ligger Vraget af Damperen *Komeren*. c. 5° 53' N. 10° 05 $\frac{1}{4}$ ' W.

3) Det hvide, faste Fyr paa *Woermann* Faktori i *Sinu* (*Sinoe*), der er synligt 8 à 9 Sm, ligger paa c. 4° 59 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 02 $\frac{1}{4}$ ' W. Da Faktoriets ligger mellem andre Bygninger er en Forveksling mellem Fyret og andre lignende Lys ikke udelukket. Paa Afbrejningen af grønt-hvidt-blaat Lys ved Tilsynskomsten af et Skib, kan man ikke stole.

Det tiltraades indtrængende ikke at søge Ankerpladsen paa *Reden* om Natten, naar man første Gang anløber Stedet.

4) Det hvide, faste Fyr paa *Kap Palmas* er meget mangelfuldt. Det hvide, faste Fyr paa Taget af *Woermann* Faktori paa *Kap Palmas*, hvis Flammehøjde er større end *Kap Palmas* Fyrs, regnes for paalideligt, det er synligt 10 Sm. 4° 22 $\frac{1}{4}$ ' N. 7° 44 $\frac{1}{4}$ ' W.
Kap Palmas kaldes i *Liberia* for *Kap Harper*, og *Kap Palmas* Fyr er derfor identisk med *Kap Harper* Fyr.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/1287 og 29/1567. København 1912.)

667. Tysk SW.-Afrika. Swakopmund. Tønde midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 15/856. Berlin 1913.)

Bæketønden med Undervandsklokke ud for *Swakopmund* er i Orden og inddraget for c. 4 Måneder. *Swakopmund* Fyr: 22° 40 $\frac{1}{2}$ ' S. 14° 31 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/75. København 1913.)

668. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. North Channel. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 14/937. Washington 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget i Afmærkningen af *North Channel*:

1) *North Channel* Spidstønde 2 er udlagt i c. 11 m Vand 334 $\frac{1}{2}$ ° (misv. N. t. W.) fra *Boston* Fyr og 40 $\frac{3}{4}$ ° (misv. NE. 7/8 E.) fra *Deer Island* Fyr.

2) *North Channel* Spirtønde 4 er udlagt i c. 11 m Vand henholdsvis 318° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) og 42 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NE. t. E.) fra samme Punkter.

3) *Great Fawn Bar* Klokketønde 2 er flyttet 0,12 Sm 297 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NW. $\frac{1}{4}$ W.) hen og kaldes nu *North Channel* Klokketønde 6. Den ligger nu i c. 11 m Vand henholdsvis 310° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ N.) og 46 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NE. t. E. $\frac{3}{8}$ E.) fra samme Punkter.

4) *North Channel* Spirtønde 3 er udlagt i c. 11 m Vand henholdsvis 310 $\frac{3}{4}$ ° (misv. NW. $\frac{7}{8}$ N.) og 56 $\frac{3}{4}$ ° (misv. E. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra samme Punkter.

5) *Little Fawn Bar* Spidstønde 4 er inddraget.

6) *North Channel* Spirtønde 8 er udlagt i c. 10 m Vand henholdsvis 292 $\frac{1}{4}$ ° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ W.) og 70 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. $\frac{1}{2}$ N.) fra samme Punkter.

7) *Nix Mate Northwest Part* Spirtønde 9 er inddraget.

8) *North Channel* Ledebæker er opført. Forbaaken er en Duc d'Albe med en Stage med en liggende Tønde paa Toppen, der staar i 1,8 m Vand paa NW.-Enden af *Nix Mate Shoal* 73 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. $\frac{1}{4}$ N.) fra *Long Island Head* Fyr og 141 $\frac{3}{4}$ ° (misv. SE. t. S. $\frac{7}{8}$ S.) fra *Deer Island* Fyr. Bagbaaken er en Duc d'Albe med en Stage med en staaende Tønde paa Toppen, der staar i 1,8 m Vand paa E.-Enden af *Long Island Shoal* henholdsvis 103° (misv. SE. t. E. $\frac{5}{8}$ E.) og 161 $\frac{1}{4}$ ° (misv. S. $\frac{3}{8}$ E.) fra samme Punkter.

Boston Fyr: 42° 19' 41" N. 70° 53' 26" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/687. København 1913.)

	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 Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærns-kibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 28 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkepenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærmerer Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad i Toldhavnen med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Op- halingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$, alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Ør. pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Korsør Skibs Margarine
enestaaende holdbar Kvalitet.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Lovenes § 5 sin ordentlige Generalforsamling Fredagen den 9. Maj d. A. Kl. 1 i Hotel »Phønix«, Bredgade 37, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Beretning om Foreningens Virksomhed i Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1912 samt Forelæggelse af det reviderede Regnskab for Foreningens to Afdelinger.
2. Valg af et Medlem til Sejlskibsafdelingens Bestyrelse i Henhold til Lovenes § 6, 3die Stk.
3. Valg af Revisorer i Henhold til Lovenes § 7.

Kjøbenhavn, den 2. April 1913.

P. B. V.

Chr. Sass.
Næstformand.

(Uddrag af Regnskabet findes omstaaende.)

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog »Know your own ship«.

Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstolners Effrig., Mr. William Jensen, Toldbodvej.

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

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater, til Telf. 76
:: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. ::

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

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 Søfartsafdeling.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIG

I Overensstemmelse med Lovens § 9 bekendtgøres herved Uddr:

Kjøbenhavn

Aage Bramsen.

Aage Bruhn.

Martin Carl.

C. W. Clausen.

A. M. Knudsen.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1912

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Indbetalt Grundpræmie.....			111,348	00	Udbetalte Erstatninger.....			71,081	5
Indvundne Renter.....			4,734	35	Honorar for Lægebehandling og				
Reserve for uafgjorte Skader 1911			35,505	59	Lægeerklæringer.....			2,761	8
					Administrationsudgifter.....			12,687	3
Medlemmernes Konto.					Honorar til Revisorerne.....			1,100	0
Belastet Ekstrapræmie 1912...			285	99	Genforsikrings-Præmie.....			1,881	1
					Henlagt til uafgjorte Skader for				
					1912.....			37,015	9
					Henlagt til Reservefondet 10 %				
					af Grundpræmien.....			11,134	8
					Medlemmernes Konto.				
					Godskrevet Ristorno 1912.....			14,211	3
			151,873	93					
								151,873	9

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
AKTIVER.					PASSIVER.				
Indestaaende i Privatbanken...	52,665	37			Reserve for uafgjorte Skader for			37,015	9
Kassebeholdning. Kontant....	160	10			1912.....			49,564	1
Beholdning af Obligationer:			52,825	47	Reservefonden.....				
Kr. 20,000 4 % Københavns					Diverse Kreditorer.				
Kreditforening 2. Serie à					Saldo paa Medlemmernes Konto			14,211	3
96 ¹ / ₄ Købekurs.....	19,250	00			for Aaret 1912.....				
Kr. 15,000 4 % Jydske Land-									
kreditforening 5. Serie à									
95 ⁷ / ₈ Købekurs.....	14,381	25							
Kr. 11,000 4 % do. 5. Serie									
à 93 ³ / ₈ Købekurs.....	10,298	75							
Kr. 4,000 4 % do. 5. Serie à									
93 ³ / ₄ Købekurs.....	3,750	00							
Ialt Kr. 50,000 00			47,680	00					
Diverse Debitorer.									
Saldo paa Medlemmernes Konto									
for Aaret 1912.....			285	99					
			100,791	46				100,791	4

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1913.

Danske Skibsreders gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jøger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt. De i Balancen opførte Kreditforeningsobligationer er til Stede.

Kjøbenhavn, den 28. Februar 1913.

V. Bindsløv.

J. L. Schouboe.

'ORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK“.

Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1912.

n 14. Marts 1913.

P. de Nully Brown.

R. W. Rasmussen.

Chr. Sass.

N. K. Strøyberg.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1912.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
INDTÆGTER.					UDGIFTER.				
Udbetalt Grundpræmie			40,320	00	Udbetalte Erstatninger			36,519	50
Statens Tilskud			23,064	98	Honorar for Lægebehandling og				
Udvundne Renter			1,744	14	Lægeerklæringer			893	91
Reserve for uafgjorte Skader 1911			29,690	64	Administrationsudgifter			8,336	22
					Honorar til Revisorerne			800	00
Medlemmernes Konto.					Henlagt til uafgjorte Skader for				
Belastet Ekstrapræmie 1912 ...			227	24	1912			32,250	19
					Medlemmernes Konto.				
					Godskrevet Ristorno 1912			16,247	18
			95,047	00					
								95,047	00

BALANCE-KONTO.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
ÅKTIVER.					PASSIVER.				
Indestaaende i Privatbanken ..	32,108	09			Reserve for uafgjorte Skader for			32,250	19
Kassebeholdning. Kontant	96	31			1912				
Udgodehavende hos Statskassen:					Diverse Kreditorer.				
Statens Tilskud for 1912	23,064	98	55,269	38	Saldo paa Medlemmernes Konto				
					for Aaret 1911	7,428	38		
Diverse Debitorer.					- — 1912	16,247	18	23,675	56
Saldo paa Medlemmernes Konto									
for Aaret 1911	429	13	656	37					
- — 1912	227	24							
			55,925	75				55,925	75

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1913.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

V. T. Hein.

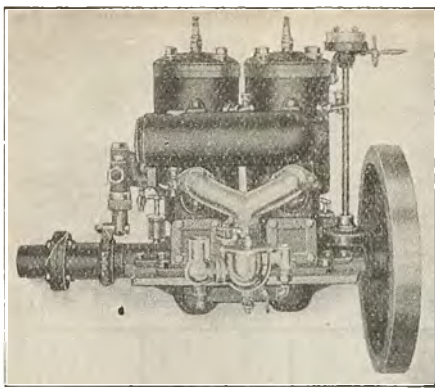
C. W. Jæger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 11. Marts 1913.

V. Bindlev.

H. A. Grube.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Højepmotorer til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom**,
21, Havnegade 21.

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

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskreise. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

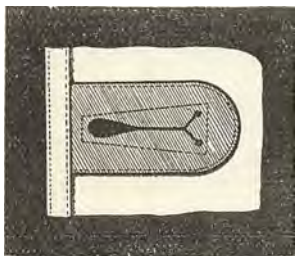
HÄNSCHELL, Barbados.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“



OLSKIIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæs overalt.

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

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

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

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i Kjøbenhavn

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.



Fabriken
Dansk
Maskinpakning
A/S
Danske
Maskin- og
Kedeldørspak-
ninger, billigere
og bedre end
Udlandets.

Faas hos alle
Maskinforhandlere
Landet over.

Støt
dansk Industri.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

**Kakerlakker-
pulver**
à 50 Øre.
Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens
Kødudsalg,
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

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

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibslavotarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

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



Public auction.

Tuesday 6th. May 1913, 2.45 p. m. in the saleroom of the Exchange buildings Rotterdam of:

1. Handy steel screw Coasting steamer „Holgoland“.

Carries 315 tons incl. bunkers on 7' 8" draught. Classed 1st., class Veritas, great coasting-trade. Built 1911. 130' x 21' 7" x 8' 2". Triple surface condensing. Light draft sea-going.

2. Passenger-paddlesteamer „Eugenie“.

119' 5" x 34' 9" x 8' 7", draught 4' 9". Comp. surf. cond. 60 Nom. H. P.

3. Hull of „Pilotschooner „Emden“.
79' 1" x 19' 9" x 10' 11". Partly coppered and copperfastened.

4. Seagoing tugboat „R. S. G.“
350 I. H. P.

102' 4" x 19' 8" x 8' 2". Compound surf. cond.

5. Screw tugboat „Mans“ 175 I. H. P.
77' 1" x 17' 3" x 6' 10". Compound engine.

For further particulars apply to the auctioneer

Jacq. Pierot Jr.

Sworn broker for the sale, purchase and construction of steamers and ships.

„White house buildings“ - Rotterdam.

Telegr. addr. Pierot — Rotterdam.
Codes: Watkins - Scotts & A. B. C.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

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

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

AXEL LUND

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søager).

St Petersburg
Ngr.: „Hansen“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telgr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telgr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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 Vachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

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

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotskyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran: Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

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.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

LANDMANDSBANKEN

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

Lauritz Kirkeby.

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

Cronometre reparereres.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Bøsninger & Slænger paa Lager.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556



Nr. 423.
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

Davey & Co., London, Ltd.

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Accav“, London.

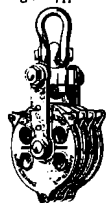
On Admiralty List.

NAAR ENGANG PRØVET anbefaler de sig selv.



„Loveridge's nyeste forbedrede selvsnørende skamplingsfrie Lasteblokke for wire.“

„Loveridge's selvsnørende Takkelblokke for wire.“



„Loveridge's selvsnørende Takkelblokke for wire.“

Uopfordrede Beviser: S./S. »Skandia«, Helsingborg. 12/11 1912.

„Behag at sende mig... selvsnørende Lasteblokke.“

„Refererende til Deres selvsnørende Blok, som jeg har brugt i et Aar, ma jeg faa Lov til at takke Dem for at have skaffet Markedet den fineste selvsnørende Lasteblok, jeg har set.“

Efter dette Aars Brug er Blokken i akkurat samme Stand, som da jeg købte den, jeg kan ikke se noget Slid hverken paa Aksel eller Bussing.“ (Kapitajn NORRTJON)

Fabrikanter: LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN.

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Fredag den 2 Maj. 1913

20. 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:
Indløvej, Frilhavnen. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

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



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



65 Kr. Preisler
Kjøbmagergade 19.

Adr.: Toldbodvej 7, Moz.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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



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

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.

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

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

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“.

Sextanter-Kompasser
Capt. Clausens
Kontroltydemaaler



Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.

CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.
Vesterbrogade 25. Telf. 6130. **NIELS JENSEN**
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

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

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsprovianterere i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren

Kattesundet 14. Telefon 5047.

RemingtonsFactura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.**S. Sørensen & Søn**Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig mod alt til Fagot behørende
Reel og billig Betjening garanteres.**MENGBERGS PATENTBUREAU**

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3001.

**C. L. Seifert**Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197**Assuranceforeningen „SKULD“**

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26. Kjøbenhavn

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec: Skibsarbejde.

Motorfløjter • DampfløjterIlt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

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

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

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

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

Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

og Chr. Schjærbocks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 220.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATINUskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.**H. STEENSENS****A/S Moss Værft, Moss, Norge**

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Verdens bedste elektriske
transportable Støvsuger**NILFISK**bør findes ombord paa ethvert moderne Skib, thi kun ved Hjælp af dette
Apparat kan Saloner og Kahytter holdes rene. — Forlang Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30. Kbhvn. F.

Tlf.
9650.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 2. Maj 1913.

Fra Søfartsministeriet er for nogen Tid siden udgaaet Bekendtgørelse om offentlig Godkendelse af Engelhardts Redningsbaade til Anvendelse som »Redningsbaade med Dæk« efter de gældende Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer, der indeholdes i Bekendtgørelsen herom af 1ste August i Fjor.

Med dette Skridt er en utvivlsomt værdifuld dansk Baadkonstruktion efter adskillige Besværligheder naaet frem til den Plads herhjemme, som tilkommer den. Det Tidspunkt ligger jo allerede mange Aar tilbage, da Engelhardt Baaden først kom frem, men naar den først nu — efter at i Forvejen flere andre søfarende Nationer, hvoriblandt først og fremmest England har knæsat den — er kommet frem i første Række, saa staar dette sikkert ikke alene i Forbindelse med den Omstændighed, at Engelhardt Baaden i sin oprindelige Skikkelse ikke var i den Grad egnet til Anvendelse som Redningsbaad i Skibe i oversøisk Fart som den Baadtype, der nu bygges, og for hvis Konstruktion m. m. den foran nævnte ny Bekendtgørelse fastsætter særdeles detaljerede Forskrifter. Den Konservatisme, der er et Særkende for Sømandsstanden, har vistnok ogsaa spillet en betydelig Rolle, og hertil kommer yderligere den Omstændighed, at Reglerne om Beskaffenheden af Baadmateriel i de senere Aar, d. v. s. lige siden England førte an med at gøre sine egne Bestemmelser anvendelige paa fremmede Skibe, der trafikerer engelske Havne, paa flere Punkter har været ikke nationalt men nærmest internationalt bestemt.

Den første Bestemmelse om Anvendelse af Engelhardts Baade som Redningsbaade i danske Skibe finder vi i Bekendtgørelsen om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Februar 1910 (§ 8). Den bestemte, at saafremt et Passagerskib — Udvandrer-skibe dog undtagne — førte flere end fire Redningsbaade, kunde Resten af de forlangte Redningsbaade være Klapredningsbaade, anbragte to eller flere under det samme Par Davider, for saa vidt saadanne Baade besad den forlangte Opdriftsevne, Sødygtighed og Udrustning og var af en af Ministeriet godkendt Type. Denne Løfteparagraf naaede imidlertid aldrig at blive indfriet, men kom igen i de næste Forskrifter, den foran omtalte Bekendtgørelse af 1. August 1912 (§ 20), i følgende Skikkelse:

Saafremt et Skib (Passagerskibe saavel som andre) skal være forsynet med to eller flere Redningsbaade, kan indtil Halvdelen af disse være Redningsbaade med Dæk, d. v. s. Træbaade af Hvalbaadform med stærke vandtætte Dæk, med eller uden indbyggede Luftkasser, og med fast eller sammenklappeligt Opstaaende; er det Opstaaende sammenklappeligt (Klapredningsbaade), kunne to Baade anbringes under et Par Davider. Redningsbaade med Dæk skulle besidde den for Anvendelse i rum Sø fornødne Sødygtighed og den for Redningsbaade i Almindelighed forlangte Opdriftsevne og Udrustning samt være af en Type, der er godkendt af Ministeriet for Handel og Søfart.

Det er altsaa denne Bestemmelse, der ved Engelhardts Baadens Godkendelse er ført ud i Livet.

Vi har modtaget Beretning for Stiftelsen Georg Stages Minde for Aaret 1912. Af denne fremgaar det, at der indkom 111 Ansøgninger om at blive antaget som Elever i Skoleskibet paa dets Togt i 1912. Af disse Ansøgere valgtes 80 efter den Regel, at de ældre og bedst anbefalede Drengene toges først, da det har vist sig, at de smaa Drengene paa 14 Aar har forholdsvis mindst Udbytte af Togtet, og at der vanskeligere kan skaffes dem Hyre efter dette. Gennemsnitsalderen for de 80 Elever var ved Antagelsen 15 Aar og 2 Maaned, Gennemsnits-højden 159,4 cm og Gennemsnitsvægten 49,8 kg.

Forældrenes Erhverv var følgende: Søfart og Fiskeri 8, Landvæsen 11, Haandværk 15, Handel 16, Embedsmænd, Skolelærere, Funktionærer m. m. 10, Forskelligt Arbejde 20. Elevernes Hjemstavn var: Kjøbenhavn 30, Østifterne 32 og Jylland 18.

2 Elever fik frit Tøj, og 15 Elever fik den ensartede Paaklædning for 40 Kr. Efter Togtet har flere Elever, der trængte dertil, faaet Tæpper, Skibskiste m. m. i Foræring.

Skibets Fører var Premierløjtnant V. Clausen, dets Overstyrmand C. A. A. Myhre.

Eleverne mødte om Bord den 9. April. To Dage efter lagde Skibet ud i Sundet, hvor det opholdt sig en Maaned. Efter at være blevet inspiceret, afgik det Nord om Sjælland til Storebælt, hvor det besøgte forskellige Havne. Den 28. Maj afsejledes herfra gennem Grønsund til Oscarshavn. Efter at have sejlet Nord om Gotland, besøgte Kristiansø og Rønne. Sidstnævnte Sted afholdtes Øvelser sammen med det bornholmske Redningsvæsen i Brugen af Raketapparaterne. Fra Rønne holdtes gennem Storebælt til Kallundborg Fjord. Senere besøgte Grenaa og Aarhus Red, og den 5. Juli ankrede Skibet i Kjøbenhavns Yderhavn. Den 9. Juli afsejlede Skibet til Esbjerg, hvorfra det efter tre Dages Ophold afgik til Leith Red, hvor det laa fra den 26. Juli til den 1. August. Under dette Ophold afsendtes 18 Elever til Liverpool, senere paa Togtet er der fra Kjøbenhavn afsendt 8 Elever til England.

Fra Leith gik Turen til Øresund, hvor der holdtes Øvelser fra den 10. til den 24. August, da Skibet lagdes ind i Flaadens Leje. Togtet afsluttedes den 5. September. Forinden var det lykkedes at skaffe Hyre til alle de Elever, der ønskede det, med Undtagelse af to, som fik Hyre nogle Uger senere.

Der er i Aar for første Gang givet Undervisning i Signalering efter Morses System, hvilket har interesseret Eleverne meget.

Gaver til Skoleskibet »Viking«. Til Skoleskibet »Viking« har Fabrikant Sørensen, »Sct. Nicolaus Kilde«, Aarhus, skænket en Isfrysemaskine og 1.000 Flasker Apolinaris; kgl. Hof-Instrumentmager Cornelius Knudsen fysiske Instrumenter, kgl. Hof-Instrumentmager Holsts Efterfølger, H. Liisberg, Navigationsbøger og Indehaverne af Gads Forlag Skolebøger.

Skibet er den 27. f. M. afsejlet til Rotterdam.

Et islandsk Dampskibsselskab. Købmænd i Reykjavik har i Følge »Riget« i disse Dage udsendt et Opraab til alle deres Landsmænd i Handelsverdenen om Oprettelse af en islandsk Dampskibslinie, idet de ansér det for en Nødvendighed, at Island, der foreløbig er henvist til Dampskibsforbindelsen med Kjøbenhavn og Leith, fremtidig ogsaa faar direkte Forbindelse med Hamburg, Hull eller Liverpool.

Generalstrejken i Belgien. Den danske Generalkonsul i Antwerpen, Schack de Broeckdorff, telegraferer den 24. f. M. til Udenrigsministeriet: »Ophør af Generalstrejken med øjeblikkelig Genoptagelse af Arbejdet besluttet af Hovedorganisationen. Beslutningen vedtoges med tre Fjerdedele af de afgivne Stemmer«.

Lukning af Frederik den Syvendes Kanal. Lovforslaget om Frederik den Syvendes Kanals Lukning vedtoges i Landstinget ved eneste Behandling den 24. f. M. enstemmigt med 45 Stemmer i Folketingets Affattelse. Det er nu færdigt fra Rigsdagen.

Kjøbenhavns Havneraad. I et Møde for lukkede Døre den 28. f. M., valgte Borgerrepræsentationen Borgmestrene Marstrand og Jensen, Ingeniør Rump, Tømmerer Frømand-Petersen, Konsul Erik S. Henrius samt Konferentsraad Øllgaard til Medlemmer af Havneraadet.

Konsulatvæsenet. Den 28. April har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Trapani, P. Messina, Afsked.

Sejladsen paa Kotka. Mæglerfirmaet Cadenius & Grahn, Kotka, meddeler os den 22. April,* at Sejladsen paa denne Havn er genaabnet.

Skibsfarten paa Lovisa. Skibsmægler Veltheim, Lovisa, telegraferer den 29. f. M. til os: Skibsfarten genaabnet.

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

Svenske Farvande.

Sundsvall og Hudiksvall: isfri.

Hermed ophører Ismeldingerne fra Sverig.

Rorkommandoen.

Fra Rederen for Dampskibsselskabet Svendborg har vi modtaget følgende:

I »Nationaltidende« for 30. Marts d. A. hedder det, at fjerde nordiske Skibsofficers Kongres i Åbo har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, og at det Forslag er fremkommen, at de forskellige Regeringer ved Lov skulde paatvinge Sømanden den ny Soldater-Rorkommando, vistnok det daarligste, man kunde gøre.

Det bør for det første slaas ubetinget fast, at det Virvar og den Usikkerhed, som nu eksisterer, ikke stammer fra Sømanden eller fra Sømandsstanden, men fra Ikke-Sømand, som paatog sig at vende op og ned paa den igennem Aarhundreder brugte Rorkommando uden at tage Hensyn til den Fare, som var forbunden med sliq Forandring, og det Tab af Menneskeliv og Gods den vilde foraarsage.

I Vikingetiden styrede vore Forfædre deres lange spidsgattede Fartøjer eller Skibe med en Slags Aare eller Ror, som var fastgjort paa Skibets højre Side et Stykke fra Agterstavnen, hvad Sømanden kalder Laaringen; der-

ved fik Skibets højre Side Navnet Styre-Siden »Styrbord« og venstre Side »Bagbord«. Senere i Tiden lærte man at fastgøre Roret til Skibets Agterstævn med en Slags Hængsler, Rørlykker, saaledes som det bruges den Dag i Dag, og for at kunne dreje Roret fæstnedes til dets øverste Ende, Rørhovedet, en Rorpind; naar nu Rorpinden skulde føres over mod Skibets styrbords Side blev Kommandoen: »Styrbord Rør«; naar Roret skulde føres over mod bagbords Siden: »Bagbord Rør«, og da Roret altid vil slaas i Søgang, sattes der paa Rorpindens Forende en Talje ud til hver Side, som kunde fastgøres paa Rorpinden. Saaledes styredes der igennem Aarhundreder.

Skibenes Bygningsmaade forandredes. I Stedet for de lange spidsgattede Vikingskibe byggedes kortere og dybere Skibe, og efterhaanden som de byggedes større maatte Rorpinden gøres længere og sværere, saaledes at den optog en betydelig Plads af Skibets Agterdæk; man forsøgte da i første Halvdel af forrige Aarhundrede at sætte to opstaaende Støtter ovenpaa Rorpinden, mellem hvilke der lagdes en Aksel med Tromle, omkring hvilken Rortaljen lagdes, medens der sattes et Hjul med Knager paa Akslens forreste Ende; herved fik man mere Magt over Roret, og Rorpinden kunde gøres kortere. Dette viste sig imidlertid ikke at svare til Hensigten, og man satte da en Støtte fast i Dækket foran Enden af Rorpinden, lagde en Aksel med Tromle hen til Skibets Hæk, og et Hjul med Knager, Rat, paa Akslens Forende, herved opnaaedes hvad man ønskede.

Rortaljen lagdes altid en bestemt Vej omkring Tromlen, under Tromlen op paa den modsatte Side, og enhver Sømand lærte nu fra Barn af, at Rorkommandoen: »Op med Roret« betød, at Knagerne paa Rattets Luvside løftedes opad, hvorved Skibet faldt af fra Vinden. »Ned med Roret«, at Knagerne paa Rattets Luvside drejedes nedad, hvorved Skibet luvede op mod Vinden. »Styrbord Rør« betød, at Knagerne paa Rattets Underkant drejedes mod Styrbord, hvorved Skibets Stævn drejedes til Venstre. »Bagbord Rør« betød, at Knagerne paa Rattets Underkant drejedes mod Bagbord, hvorved Skibets Stævn drejedes til Højre. Der blev nu i Reglen bygget et Hus over Roret og Rorpinden, saa denne ikke kunde ses, og naar Skibet byggedes med længere Hæk, førtes ofte Rorpinden agterud fra Roret, men Rortaljen lagdes da den modsatte Vej om Tromlen paa Rataksten.

Saaledes styredes der, indtil man i Tyskland begyndte at bygge Krigsskibe. Her havde man ikke paa Søen opdragne Officerer til at overtage Kommandoen, men maatte tage Landofficerer dertil. De begyndte da med Rorkommandoen »Rechts«, naar Skibet skulde dreje til Højre. »Links«, naar Skibet skulde dreje til Venstre, hvilket i sig selv kunde være ret nok; men Sømandene spottede naturligvis denne Soldater-Kommando, og da optog disse Officerer Sømandsordene »Styrbord« og »Bagbord« som Rorkommando, men i modsat Betydning af den Ordene hidtil havde haft, uden at tage Hensyn til den Forvirring, der derved vilde opstaa, og det Tab af Menneskeliv og Gods, der derved vilde foraarsages.

Saaledes har man nu en Sømands-Rorkommando efter hvilken »Styrbord Rør« hetyder, at Knagerne paa Rattets Underkant drejes mod Styrbord og Skibets Stævn mod Venstre. »Bagbord Rør«, at Knagerne paa Rattets Underkant drejes mod Bagbord og Skibets Stævn mod Højre, og en Soldater-Rorkommando, hvor de samme Ord bruges i modsat Betydning; og det er gaet her, som med alt nyt, at Forvirringen spredt sig, da der altid er nogle, der gerne vil reformere det hestaende, uagtet det maa være indlysende for enhver, der tænker nøjere over denne Sag, at den talrige engelsktalende Sømandsstand aldrig gaar med til at bruge Rorkommandoen »starboard og port« i modsat Betydning af hvad disse Ord hidtil har haft, thi i Spidsen for den staar højtopleyste, kundskabsrige og praktiske Mænd, der klart indser hvilken Fare, der er forbunden med en saadan Forandring.

Hvad vilde man vel sige, om nogen foreslog ved Lov at paabyde, at Ordene »Højre — Venstre« — »Rechts — Links« i Soldaterkommandoen fra en bestemt Dag skulde have den modsatte Betydning af den, de nu har? — Men er ikke dette at bruge Rorkommandoen »Styrbord og Bagbord« i modsat Betydning af, hvad denne Kommando altid har haft, lige saa urimeligt, kun med den Forskel at øjeblikkelig rigtig Forstaaelse af Rorkommandoen for Sømanden ofte gælder Liv eller Død.

Den nemmeste og bedste Maade at komme bort fra det urimelige og sørgelige Virvar, der nu eksisterer, synes at være, at man vender tilbage til det Oprindelige, at det ved Lov eller ved international Overenskomst fastslaaes, at Rorkommandoen »Styrbord og Bagbord« kun maa bruges i den oprindelige Sømands-Betydning, og at den, der ønsker Soldater-Kommando om Bord paa sit Skib, bruger det tyske »Rechts og Links«; der findes ikke i noget Sprog bedre Ord end disse, de er tydelige, korte, forveksles ikke med hinanden, lige saa lidt som med Ordene »Styrbord, Bagbord« — starboard, port, og da det er Tyskerne, som har indført Soldaterkommando i Skibe, hvorfor da ikke bruge de tyske Ord.

P. M. Møller.

Hvor er vore Sømænd?

Fra Forstanderen af Svendborg Sømandshøjskole har vi modtaget følgende:

Det turde være tvivlsomt, om Mangelen paa Sømænd noget Aar har været saa følelig som i Aar. Det er mange Dage siden der saas en tilrejsende, hyresøgende Sømand her i Byen, og dersom der i Dag skulde skaffes Mandskab til de Skibe, der endnu ikke er kommet i Fart, vilde det vistnok vise sig ret umuligt. En Skonnert sejlede fornylig fra Thurø til Höganäs, og da det var ugørligt at skaffe Mandskab, maatte et Par Mand fra Tømmerpladsen gaa med i Haab om, at det i den svenske Havn vilde blive muligt at faa Besætning. Dette Tilfælde er jo overmaade talende. I April Maaned vil her paa Sømandshjemmet blive mindst 50 færre hyresøgende Sømænd end i Fjor, og lignende Meddelelser kommer der fra vore øvrige Sømandshjem.

At dette er overordentlig alvorligt for hele vor Søfart er indlysende, og Spørgsmaalet: Hvor er vore Sømænd? rejser sig uvilkaarligt. Hvordan kan den følelige Forskel blot fra i Fjor forklares?

Da jeg i Efteraaret 1912 var i Frederikshavn, gjorde Bestyreren af det derværende Sømandshjem mig opmærksom paa, at det var et forhavsende stort Antal unge Sømænd, der i Sommerens Løb var rejst til Norge, og fra anden Side har jeg faaet dette bekræftet. Her til Svendborg plejer der hvert Foraar at komme adskillige hyresøgende Sømænd, der er hjemmehørende Nord for Limfjorden — i Aar er der kun kommet en enkelt. Resten meddeles at være gaaet til Norge.

Det er let forstaaeligt, at den norske Søfarts-Aarvog angiver, at der findes henimod et Par Tusind danske Sømænd sejlede under norsk Flag, — men tænk, det er omtrent en Syvendedel af hele vor Sømandsstand, det er vel en Tredjedel af vor søfarende Ungdom.

I Odense er det meddelt mig, at der i Aar er rejst usædvanlig mange Sømænd over med de ugentlige Dampere, og ikke faa har arbejdet sig til Amerika som Mellemdæksopvartere med Emigrantbaadene. Det synes altsaa, som der er en betydelig Udvandring af Sømænd, og der er ingenlunde en Tilgang, der kan dække en saa alvorlig Aareladning.

Hvad kan nu Grunden være til denne Udvandring? Lad mig nævne noget af det, jeg har erfaret ved Samtaler med Sømænd derom.

Der er nu først Hyrerne. Den er for Matroser i Kjøbenhavn 65, i Kristiania 72, i England 90. Disse Tal taler for sig selv, og saa længe dette Forhold ikke forandres, vil her blive ved at være en stærk Tilskyndelse til Udvandring.

Jeg skal dernæst nævne, at vor Ungdom er bleven saaledes stillet, at naar den skal have den Matrosesjajads i Sejlskib, som kræves for at faa Styrmandsbevis, da tvinges den til at søge udenrigs, da det er et Faatal af vore egne Skibe, der mønstrer Matroser. Vi har i den Retning gjort ganske ejendommelige Erfaringer, idet hyresøgende Matroser efter en forgæves Ventetid paa indtil en halv Snes Dage maatte gaa ud som Bedstemænd med Galeaser og Smaaskonnerter, mens der mønstreredes Letmatroser og Ungmænd i hele Flokke. En af Følgerne af dette System er bleven, at Ungdommen siger omtrent saaledes: Vi skal jo dog til Norge for at faa vor Matrostid, og hvorfor saa ikke gaa lidt før, naar Hyrerne er større og Forholdene bedre dér.

Forholdene bedre, kan det siges med Sandhed? Først er Skibene større, og man kan komme paa Langfart; dette gør meget, og jeg har lagt Mærke til, at siden vi fik Skoleskibet »Viking«, lyder det stærkere fra de Unge: Ja, naar Rederne sætter saa megen Pris paa Uddannelsen i store Skibe, saa maa vi jo ogsaa med store Skibe. I og for sig kan man jo kun glædes over, at Ungdommen faar prøvet den Side af Sømandslivet ogsaa, naar det kun kan ske paa den bedste Maade. Dernæst er det en Kendsgerning, at Kostforholdene i de senere Aar har været forhavsende gode i norske Skibe, saa gode, at man nu i »Norges Sjøfartstidende« hævder Nødvendigheden af en Reduktion, fordi Kosten er saa stærk, at det endog skal være sundhedsfarligt. Naa, dem derom, men jeg mener, det var i rette Tid, vi fik det ny Kostreglement, der jo skal træde i Kraft 1. Maj. Jeg har selv her i Havnen set Mandskabet i norske Sejlskibe faa serveret varm Mad tre Gange daglig og f. Eks. to kogte Æg pr. Mand til Frokost — og saa meget kender man jo da Søfolk, at man ved, den Side af Sagen vejer stærkt til for dem.

Men endnu er der en tredje Ting, som efter mit Skøn har haft den allerstørste Betydning, nemlig at altfor mange af vore Sejlskibe endnu holder fast paa det gamle System med Arbejdsvagter. Der er vokset en stærk Bevidsthed frem om, at 12 Timers Arbejdsdag i Søen kan være tilstrækkelig, og det kan der vistnok ikke siges noget videre imod. Grunden til, at man opretholder Systemet, kan være forskellig, men naar der vitterlig er en Del — jeg kunde nævne en Række Skibe, hvis Navne af den Grund har særlig god Klang blandt Sømændene — der har brudt med den gamle Skik, og disse Skibe kommer hjem saa velholdte som Dukkaskrin, saa kan de Unge ikke indse, hvorfor det ikke kan stryges overalt. Og vil man ikke, godt, saa er der Brug nok for os i Norge, og der er ingen Arbejdsvagter. Jeg anfører dette saaledes, som jeg har iagttaget det; hvad der fra Skolens Side har været gjort for at rettede og vejlede, finder jeg ikke Anledning til at dvæle ved, men jeg maa understrege, at naar de Unge taler om »daarlige Forhold«, er det i første Række Arbejdsvagterne, de tænker paa. Jeg tror, de har skabt større Trang til Udvandring end noget andet.

Jeg maa i denne Artikel endnu omtale Sessionsspørgsmaalet. Det er nylt, men dets Virkning kan allerede spores. Før var Sessionstiden, Stoppetiden, lagt bekvemt for Sømændene — nu skal de møde i Maj eller September, hvilket for den Del, der sejler med Sejlskibene, ja vel for alle, er alt andet end bekvemt, og saa gaar der lange Tider, fra September til Marts, inden Sømanden faar at vide, naar han skal møde. Han føler sig adskillig stærkere hæmmet i sin Næring end tidligere, og jeg har hørt det udtalt, at man kan jo heller gaa udenrigs og »komme hjem naar man er saa gammel, at de skal tage én straks«.

Maa jeg saa slutte denne Artikel med at sige: Denne Sag forekommer mig at være noget af en Velfærdssag for vor Skibsfart. Vilde ikke baade Redere og Skibsførere overveje, hvad her er fremført og sætte noget ind paa at knytte vor danske Sømandsngdom til vort eget Flag. Sømandshøjskolen, 22. April 1913.

Vilh. Rasch.

Literatur.

Handbook of Baltic and White Sea Loading Ports including Denmark, revideret Udgave, af J. F. Myhre. The Baltic and White Conferences ansete og utrættelige Bestyrer Hr. J. F. Myhre udgiver i disse Dage i det engelske Sprog en revideret Udgave af sin for fire Aar siden udkomne Haandbog af ovennævnte Navn, og har i denne ny Udgave samlet 1ste og 2den Del, samt tilføjet en Beskrivelse af Danmark, hvad der forøger Bogens Værdi. Denne omhandler saaledes nu alle Havne af Betydning for Skibsfarten i Sverig, Finland, Rusland (Østersøen og Hvidehavet), Tyskland og Danmark med 32 Kort over Havne og Lodsstationer i de forskellige Distrikter og 13 Situationskort over Dele af de nævnte Lande. Denne Bog, der maa anses som i høj Grad uundværlig ikke alene for Skibsredere, Skibsførere og Skibsmæglere, men for enhver, som er interesseret i Østersø-, Hvidehavs- og Nordøstfart, vil sikkert blive modtaget med stor Tilfredshed, da den indeholder værdifulde Oplysninger for Skibsfarten, som f. Eks. Beskrivelse af de forskellige Havne, Havneafgifter og andre Besejlingsudgifter (med en eller flere pro forma Opgivelser for adskillige Havne), Lodsafgifter, Vanddybder, hvilken Varemængde der daglig kan indlastes eller udlosses i den paagældende Havn, Navne paa Lastepladser og paa Afskibere, disses Adresser og Telegram-Adresser, Navne paa Skibsmæglere og Stuvere, Stuver-Priser og mange andre nyttige Oplysninger, derunder Uddrag af Conferencens Cirkulærer, i hvilke der meddeles Erfaringer som Redere har gjort i de forskellige Havne m. m. Bogen faas ved Henvendelse til Fr. G. Knudtzens Bogtrykkeri, Ny Toldbodgade Nr. 11, her. Prisen er, indbundet i Lærred, 21 sh. foruden Postpenge.

Fragtmarkedet.

De udgaaende Fragter ligger temmelig uforandret undtagen til Sydamerika, i hvilken Retning Tonen er strammere og allerede viser nogen Opgang som Følge af det flovere Returnarked fra La Plata Egnene. Dette var for en Uges Tid siden oppe paa c. 21/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen, men omtrent ganske pludseligt slapdes Begæret, og Raterne faldt til 19/ à 19/6, hvortil det i Øjeblikket er vanskeligt at slutte. Denne Forandring i La Plata Markedet siges at skyldes ugunstige Vejrberetninger. Om Forholdene i andre Retninger er at bemærke, at Sortehavet etc. har bedret sig en Del i Ugens Løb som Følge af et forøget Begær, og Raten for prompt Lastning er nu kommen op paa Basis af c. 9/7½ for Korn til Rotterdam, 10/1½ Hamburg eller Weseren for større Baade fra Nikolajeff, Kherson eller Odessa, andre Pladser i Forhold. Ogsaa Indien og Birma er fastere end for en Uge siden, hvorimod det fjernere Østen nærmest ligger en Kende lavere. Hershjemme omkring er ikke sket nogen Forandringer af særlig Betydning. De første Dampere indkom til Kronstadt den 23. ds. og en Del af de finske og svenske Havne er ogsaa aabnet op paany. Medens St.

Petersborg er ret flov pr. f. o. w. med Knaphed paa Laster, er de sydlige Havne noget bedre, men i Løbet af Maj—Juni ventes der at blive meget store Mængder Trælast fra St. Petersborg og Kronstadt. Ogsaa fra Finland og Sverig noteres mange Laster, og Raterne herfra er gennemgaaende gode. Det maa nu blot ønskes, at der ikke kommer alt for mange af de store Dampere paa 4—5,000 Tons og derover op i Østersøen. Generalstrejken i Belgien er bleven bilagt, og Arbejdet gaar nu igen sin vante Gang. I de forskellige Markeder er der sidst bleven sluttet som følger:

Østen. Soyabønner Nikolajeff og Wladiwostock/ U. K., Kontinentet, Kjøbenhavn eller Stettin 29/6 én, 30/ to Lossehavn, pr. 10.—31. Juli. Ris Saigon/Marseille, Havre, Dunkerque eller Liverpool 27/9 én, 28/9 to, 29/9 tre Lossehavn, Annullering 31. Maj. Birma/Kontinentet 25/6 pr. Maj. Bombay/U. K. eller Kontinentet (2 Havne) 20/6 Dødvægtshasis pr. Maj. Kurrachi betalte 17/6 til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) paa »net terms« pr. Maj—Juni, 18/ (÷ 1 pCt.) pr. 10.—25. Maj, Liverpool 17/, Liverpool og Manchester 17/4½ »net terms« pr. Maj (9,000 Tons Baad).

Sortehavet etc. Korn Azow/udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 10/9 à 11/3, Rotterdam 10/6, Weseren eller Hamburg 11/ à 11/3, 3 d. mindre for Byg, prompt. Kherson, Nikolajeff eller Odessa 9/7½, Rotterdam, 10/1½ Hamburg eller Weseren for større Baade, 11/ N. C. eller »any«, 11/6 Hamburg for mindre Baade, alt pr. Maj. Novorossisk, Theodosia, Eupatoria (2 Havne)/Marseille, Fres. 12 pr. prompt. Sulina/Rotterdam 9/6, Annullering 20. Maj. Erts fra Poli 11/ Rotterdam (4,500) (800—800), Begyndelsen Maj. Salt Eupatoria/Reval 14/, Maj Afskibning.

Middelhavet. For Erts Seriphos/Glasgow 7/1½ (4,000), Genua/Rotterdam 5/6 à 5/9, Arzew/Ardrossan 6/6, Almeria/Ayr 6/6 (3,500), alt med fri Despatch.

Nordamerika. Korn Filadelfia eller Baltimore/Rotterdam eller Avonmouth 2/8¼, (28,000—30,000 Qrs.) pr. Maj. Boston/Kjøbenhavn 3/1½, pr. Maj. Kul Baltimore/Rio Janeiro 18/3 (7,000). Tømmer fra Golfen til Holland eller Grangemouth 110/ én, 112/6 to Havne, Amsterdam eller Rotterdam og Antwerpen 112/6, (to Havne), River Plate 155/, alt pr. Maj, Cardiff 102/6 pr. Juni. Sapelo/ U. K. eller Kontinentet 105/ én, 107/6 to Havne, April—Maj. — Planker St. John N. B./Bristol Kanalen 48/9 pr. Maj.

Sydamerika. San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 19/ à 19/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. ganske prompt og primo Maj, 20/ pr. 10. Maj—5. Juni, Buenos Aires eller La Plata betalte 17/6 à 18/ samme Basis, og fra Bahia Blanca sluttedes en enkelt Baad til 19/9 for Havre, Dellast Hvede til 2/ mindre, Begyndelsen Maj.

Østersøen. Fra St. Petersborg Mk. 24 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 28/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn prompt, 29/ D. B. London, pr. Juni. Fra Reval 1/ à 1/0¾ Hvedebasis til Rotterdam, 1/1½ à 1/2¼ London. Fra Riga Fres. 22—23 for Hør til Dunkerque. Hfl. 12 à 13 D. B. ¼ Boards til Holland, Fres. 29 Rouen, Fres. 35—36 Bordeaux, 28/ Manchester. Fra Libau eller Windau Fres. 32 pr. Favn Pulpwood eller Kortprops til Terneuzen eller Brügge, Hfl. 15 à 15½ pr. Tylt Kappbjælker til Holland. Sveller Memel/Boness 6/6 pr. Load. Blandt Befragtningerne fra Botten nævner vi: 27/ D. B. Umeå/London (650), 35/ Kemi/London (1,200), 30/ Gefle/Portishead (700), Fres. 29 Kotka/Rouen (625), Fres. 10 pr. Ton vaad Træmasse, Fres. 16 tør, Kotka/Rouen (2,800 T.).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/9 Kronstadt, 5/ à 5/3 Archangel (Juni), 5/6 Riga (1,850), 6/ Jacobstad (1,650), 6/3 Åbo (850), 4/6 Nykjøbing Falster (1,500), 4/6 Aalborg (1,600), 9/3 à 9/9 Genua eller Savona, 9/ à 9/6 Marseille, 8/6 Algier, 9/9 Aleksandria (5,500), 9/ Las Palmas. Fra Humberfloden 5/3 à 5/6

(Fortsættes efter »Efterret. for Søfar.«)

727. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1003. Washington 1913.)

Lower Middle Southeast End Spidsstønde 6 er nu rød og sort vandret stribet og har ingen Nr.

Den er flyttet c. 150 m i Retning 88° (misv. E. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) og ligger nu i c. 6,4 m Vand 8 $\frac{3}{4}$ ° (misv. NNE.) fra *Winthrop* Baake og 86 $\frac{3}{4}$ ° (misv. E. t. S.) fra *Deer Island* Fyr. *Governors Island Point* Spirtønde 12 har nu Nr. 4. *Deer Island* Fyr: 42° 20 $\frac{1}{2}$ ' N. 70° 57 $\frac{1}{2}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2 $\frac{1}{1340}$. København 1912.)

728. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Main Channel. Rappahannock Spit. Tønde ombyttet med Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1007. Washington 1913.)

Rappahannock Spit Stumpstønde 17 er ombyttet med en Klokketønde. 37° 35' 00" N. 76° 11' 45" W.

729. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Elizabeth Floden. Hampton Roads. Vrag borttages.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1008. Washington 1913.)

Vraget af Barken *Rosalie d'Albi*, der ligger c. SW. t. S. $\frac{1}{4}$ S. fra *Old Point Comfort* Fyr, borttages.

Bjergningsfartøjerne fører om Natten en rød Lanterne foruden de reglementerede Lanterner. *Old Point Comfort* Fyr: 37° 00' N. 76° 18 $\frac{1}{2}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42 $\frac{1}{2494}$. København 1912.)

730. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Johns Floden. Vicks Island. Baake optøret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1012. Washington 1913.)

Wicks Island Baake 5 med et sort, firkantet Dagmærke, mærket „5“, er optøret i c. 1,4 m Vand c. 20 m S. for S.-Kanten af det gravede Løb, omtrent midt paa Bøjningen mellem *Browns Creek* Fyr Nr. 8 og *New Berlin Cut* Forfyr Nr. 6 A. c. 30° 24' 52" N. 81° 32' 15" W.

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

731. St. Domingo (Haiti) W.-Kyst. Tiburon Bugt. Mindre Dybde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 14/791. Berlin 1913.)

I den S.-lige Del af *Tiburon* Bugt indtil c. $\frac{1}{2}$ Sm N. for *Burgos* Pynt ligger 5,5 m Grønsen c. 0,2 Sm fra Kysten.

En Palle med 6,4 m ligger c. 0,25 Sm 307 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ W.) fra *Burgos* Pynt, der ligger paa c. 18° 18 $\frac{3}{4}$ ' N. 74° 25' W.

732. Nicaragua E.-Kyst. Rev fundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1016. Washington 1913.)

Et Skær, *Tsankualakia* Skær, med 2,7 m Vand er fundet 7,9 Sm 100 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Gordo Point* Fyr.

Dette Skær ligger paa NW.-Kanten af et Korallrev, *Tingo* Rev, som strækker sig 1,3 Sm i SE. fra Skæret. Revet er c. $\frac{1}{2}$ Sm bredt med 7 m Vand paa den NW.-lige Del og 12,5 m Vand paa den SE.-lige Del. *Gordo Point* Fyr: 14° 20' 58" N. 83° 13' 23" W.

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

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfæststøtssloven hørende Skibe og Fartøjer. Henhold til Forskrifterne for de under Dampfæststøtssloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Surde Hav* og *Arenske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Kroner aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelte Numreeholdes for 10 Ore paa Søkort-Arkivet, København, K.

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

I. Østersøen.

680. Öland SE. Drivende Vrag indbjærget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1012. Berlin 1913.)

Vraget af Skonnerten *Phoenix* er indbjærget c. 56° 00' N. 16° 45' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/844. København 1913.)

681. Sverrig. Karlskrona. Skydning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/480. Stockholm 1913.)

Fra 15de Maj til 28de September 1913 afholdes undtagen i Tiden mellem Kl. 5—10 Em. og 2—7 Fm. Skydeøvelser ud over Søen fra *Tyngkö*, *Kungsholmsfort*, *Aspö* og *Västtra Hästholmsfort* ved *Karlskrona*. Naar Skydning finder Sted, vises fra Signalmasten paa *Kungsholmsfort* og *Västtra Hästholmsfort* 2 røde Kugler eller 2 røde Lanterner, den ene over den anden. *Karlskrona*: 56° 09' N. 15° 36' E.

682. Sverrig. Kalmarsund. Kalmar. Sømærker inddraget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Følgende Sømærker ved *Kalmar* er inddraget: 1) Stagen med Kost paa 56° 41' 24" N. 16° 24' 30" E. 2) Stagen paa 56° 40' 19" N. 16° 23' 38" E. 3) Stagen paa 56° 39' 23" N. 16° 24' 17" E. (Kort Nr. 206.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51 $\frac{1}{2998}$ og 2 $\frac{1}{25}$. København 1912 og 1913.)

683. Sverrig. Kalmarsund. Borgholm. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkning i Nærheden af *Borgholm*: 1) *Marsgårdsulan* Vager er flyttet fra 56° 56' 56" N. 16° 42' 11" E. til 56° 57' 03" N. 16° 42' 11" E. 2) En Stage er udlagt paa 56° 52' 45" N. 16° 37' 45" E. (Kort Nr. 206.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51 $\frac{1}{2999}$. København 1912.)

684. Sverrig. Kalmarsund. Timmerløben. Afmærkning forandret.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen ud for *Timmerløben*:
 1) Stagen med Kost paa 56° 58' 40" N. 16° 32' 23" E. ved *Sälbdam* er inddraget. 2) Stagen paa 56° 58' 19" N. 16° 32' 17" E. er flyttet til 56° 58' 04" N. 16° 32' 32" E.
 3) Stagen med Kost paa 56° 58' 06" N. 16° 32' 24" E. er flyttet til 56° 58' 01" N. 16° 32' 37" E. 4) Stagen paa 56° 56' 45" N. 16° 30' 25" E. er flyttet til 56° 56' 46" N. 16° 30' 36" E. 5) En Stage er udsat paa 56° 56' 49" N. 16° 31' 29" E. 6) Den røde Vager paa 56° 56' 30" N. 16° 33' 13" E. er flyttet til 56° 56' 27" N. 16° 33' 29" E.
 7) Stagen paa 56° 56' 18" N. 16° 32' 43" E. er flyttet til 56° 56' 26" N. 16° 32' 43" E.
 8) En Stage er udsat paa 56° 56' 18" N. 16° 33' 33" E. 9) Stagen paa 56° 56' 09" N. 16° 30' 11" E. er flyttet til 56° 56' 15" N. 16° 30' 12" E. 10) Stagen med Kost paa 56° 55' 28" N. 16° 32' 45" E. er forsynet med 2 opadvendte Koste.

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 51/2990. København 1912.)

685. Sverrig. Kalmarsund. Dämman W. Afmærkning forandret.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen W. for *Dämman*: 1) Kosten paa Vageren paa 57° 04' 15" N. 16° 37' 39" E. er vendt opad. 2) En Stage med Kost er udsat paa 57° 03' 37" N. 16° 40' 06" E. ved *Dämman*. 3) Stagen med Kost paa 57° 03' 13" N. 16° 38' 06" E. er flyttet til 57° 03' 04" N. 16° 38' 00" E.

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 51/2991. København 1912.)

686. Sverrig. Kalmarsund. Rinnö og Vallö. Afmærkning forandret.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen ved *Rinnö* og *Vallö*: 1) Den sorte Vager med Ballon paa 57° 09' 44" N. 16° 34' 45" E. Øst for *Rinnö* er ombyttet med en Stage. 2) En Stage med Kost er udsat paa 57° 07' 56" N. 16° 32' 30" E. Vest for *Storgrund*. 3) En Stage er udsat paa 57° 06' 35" N. 16° 33' 21" E. Øst for 1,5 m Grunden. 4) Stagen paa 57° 06' 27" N. 16° 33' 50" E. er inddraget.

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 51/2992. København 1912.)

687. Sverrig. Öland W.-Kyst. Färjestaden. Baaker borttaget.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/429. Stockholm 1913.)

2 af de 4 Stangpaaker ved *Färjestaden* Havn er borttaget, nemlig den, der stod N. for Havnen, og den, der stod paa det N.-lige Molehoved. *Färjestaden*. c. 56° 39' N. 16° 28' E.

688. Sverrig. Smålandskusten. Qvädö og Grindö. Afmærkning forandret.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen ved *Qvädö* og *Grindö*:
 1) Den sorte Vager paa 58° 03' 56" N. 16° 49' 45" E. er ombyttet med en Stage. 2) Stagen paa 58° 03' 55" N. 16° 50' 15" E. er ombyttet med en sort Vager med Ballon. 3) Stagen med Kost paa 57° 53' 44" N. 16° 48' 13" E. er flyttet c. 200 m NNW. efter.

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 51/2996. København 1912.)

689. Sverrig. Norrköping Skærgaard. Yxnö E. Afmærkning forandret.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/450. Stockholm 1913.)

Stagen paa 58° 35' 09" N. 16° 48' 57" E. er flyttet c. 60 m S. t. E. efter.
 (Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 51/2997. København 1912.)

690. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Hästvilan. Sømærke udlagt.

(⁶„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 17/428. Stockholm 1913.)

En Vager med Kost er udsat paa S.-Siden af Landgrunden ud for *Hästvilan*.
 59° 28' 04" N. 18° 24' 48" E.
 (Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 19/605. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne**og Shetlands Øerne, samt Irland.****719. Frankrig. Havre. Vrag afmærket.**

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 163/1021. Paris 1913.)

En grøn Lystbåd, der viser hvide, fast Lys, er udlagt tæt ved Vraget af et Fiskefartøj, som er sunket i Indsejlingen til Havre 7450 m 300³/₄ (mislv. NW.) fra *Sud de la Hève* Fyr. c. 49° 32' 48" N. 0° 01' 13" W.

720. England. Kanal Øerne. Søek. Kap Robert. Fyr og Taagesignal-Station oprettet.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 33. Trinity House, London 1913.)

Paa *Kap Robert* er tænkt et rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 15^s, Blink 0,7^s, Mærke 14,3^s. Flammens Højde: 65 m. Synsvide: 21 Sm. Hvidt, 17 m højt, ottokantet Taarn. Taagesignal gives med Horn, Tre-Stød hver 30^s, Stød 3^s, Pause 2^s, Stød 3^s, Pause 2^s, Stød 3^s. Pause 17^s. c. 49° 26' N. 2° 21' W.
 (Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 16/630. København 1913.)

721. England. Dover. Fyr nedlagt.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 513. London 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af *Temporary Pier* (*Castle jetty*) i *Admiralty Harbour* er nedlagt.

Temporary Pier nedrives. 51° 07¹/₂' N. 1° 19³/₄' E.

722. England. Spithead. Vrag afmærket.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 519. London 1913.)

Tæt SW. for Vraget af den sunkne Lægtter er udlagt en grøn Tønde, mærket *Wreck*, 1,42 Sm 17° (mislv. NE. t. N. 1/8 N.) fra *St. Thomas Kirke* i *Ryde* og 319° (mislv. NW. t. N. 3/4 N.) fra *Nettlestone Pynt*. Masten er ikke længer synlig. 50° 45¹/₄' N. 1° 09' W.
 (Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 7/286. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**723. Island W.-Kyst. Havnefjord (Hafnarfjörður). Vrag afmærket.**

Ifølge Telegram fra *Islands Ministerium* er en 3-mastet Skonnert sunket i *Havnefjord* 280 à 375 m W. for *Fiskiklettur*. Masterne, som er over Vandet, er afmærket med 3 grønne Flag eller 2 hvide Lanterner. Vraget vil snarest blive uskadeliggjort. *Fiskiklettur*: 64° 04¹/₄' N. 21° 58' W.

724. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Vrag forgæves eftersøgt.

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 167/1049. Paris 1913.)

Vraget af Fiskerfartøjet *Saint Paul*, som laa sunket c. 3 Sm NNW. for *Chassiron Pynt*, er forgæves eftersøgt og maa betragtes som forsvundet. c. 46° 05' N. 1° 27¹/₂' W.
 (Se „Efterretninger for Søførende“ Nr. 19/637. København 1913.)

725. Afrika. Liberia. Costos Bugt. Ashanti Skær eksisterer ikke.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 500. London 1913.)

Ashanti Skær med 4,5 m Vand, 2 Sm 223° (mislv. SW. t. W. 3/8 W.) fra *Manna Skærene*, er meget omhyggeligt eftersøgt uden at være fundet. 5° 27³/₄' N. 9° 40' W.

726. Nova Scotia S.-Kyst. Beaver. Harbour Rock. Tønde udlægges.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 18154. Ottawa 1913.)

En Spidstønde udlægges uden nærmere Bekendtgørelse i c. 13 m Vand 90 m W. for Grunden, som strækker sig W. i fra *Harbour Rock*. 44° 52' 10" N. 62° 22' 35" W.

- 710. Tyskland. Østfrisiske Øer. Borkum. Skydning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/899. Berlin 1913.)
Fra den 6te til den 31te Maj 1913 afholdes Skydeøvelser fra *Borkum* ud over Søen. Skydningen begynder c. Kl. 9 Fm.
Osterems, Riffgat og *Westerems* ligger i den færlige Zone. *Hubertgat* og *Randzelgat* er saaben for Trækken, dog skal man ved Overgangsstedet holde sig tæt til Tønderne *W. E., W. F., W. G.* og *W. H. Borkum* Fyr: 53° 35½' N. 6° 40' E.
- 711. Holland. Ooster-Schelde. Brabantse Farvand. Afmærkning forandret.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 84/792. s-Gravenhage 1913.)
1) Den røde og sorte vandret stribede Kugletønde Nr. 7 med Diamant er flyttet og ligger nu i 3,1 m Vand paa 51° 33' 55" N. 3° 57' 51" E.
2) Stumptønde Nr. 7 a er udlagt i 3,8 m Vand paa 51° 33' 46" N. 3° 57' 46" E.
- 712. England. Thomsen. Spile. Vrag borttaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/904. Berlin 1913.)
Vraget af Lægteren *The Sisters*, der laa sunket 0,9 Sm 213° (misv. SW. ¼ W.) fra *East Spile* Tønde, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 51° 27', 8 N. 0° 57', 2 E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/278. København 1913.)
- 713. England. Broadstairs. Vrag afmærket.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 85/800. s-Gravenhage 1913.)
c. 70 m SE. for Vraget af Fartøjet *Challenge* er udlagt en grøn Vragtønde i c. 4 m Vand 0,5 Sm 150° (misv. S. t. E. 3/8 E.) fra *Trinity* Kirke i *Broadstairs*. 2 Master er over Vandet. c. 51° 21' N. 1° 27' E.
- 714. England. Harwich Indsejling. Grund fundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 517. London 1913.)
En Grund med 5 m Vand er fundet ½ Sm 295° (misv. NW. ½ W.) fra *Rough* Tønde. 51° 55' 06" N. 1° 28' 20" E.
- 715. England. Haisbro' Fyrskib W. Vrag ødelagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 32. Trinity House, London 1913.)^t *
Vraget af Damperen *Edinburgh* er ødelagt og Afmærkningen inddraget. 52° 58' 40" N. 1° 32' 40" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/321. København 1913.)
- 716. England. The Wash. South Inner Dowsing Tønde flyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 31. Trinity House, London 1913.)
South Inner Dowsing Tønde er flyttet 1 Sm i Retning 125° (misv. SE. ½ S.) og ligger nu i 10,6 m Vand ved 5,4 m Pullen paa S.-Enden af Grunden, 9,9 Sm 267° (misv. W. t. N.) fra *Addlethorpe* Kirke. 53° 12' 15" N. 0° 35' 35" E. (Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/490. København 1913.)
- 717. England. Humber Indsejling. Vrag borttaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 503. London 1913.)
Vraget af Sejlfartøjet *Thomas Campbell*, der laa sunket 4¾ Sm 56° (misv. E. t. N. 5/8 N.) fra *Donna Nook* Baae, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 31' 02" N. 0° 15' 55" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/627. København 1913.)
- 718. Skotland. Montrose. Dybde i Indløb aftaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 527. London 1913.)
Skibe, som anløber *Montrose* Havn, maa udvise stor Forsigtighed ved Besejlingen, da der er rapporteret Dybder paa 1,8 à 2,1 m i den ydre Del af Ledelinien, hvor Kortet angiver 5,1 à 6,1 m. Indløbet er tilbøjelig til at sande til. *Scourdy Ness* Fyr: 56° 42' N. 2° 26½' W.
- 691. Sverrig. Bottniske Bugt. Lystønder udlægges.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/427. Stockholm 1913.)
I den første Halvdel af August 1913 udlægges følgende Lystønder:
1) E. for *Veggrundet* en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 4 s., paa c. 63° 31' 49" N. 20° 26' 45" E.
2) W. for 3,5 m Grunden i Indløbet til *Nordmalingsfjärden* en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, paa c. 63° 27' 56" N. 19° 36' 26" E.
3) S. for *Långrogrunden* en Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 4 s., paa c. 63° 15' 22" N. 19° 37' 40" E.
- 692. Sverrig. Bottniske Bugt. Sörgadden og Nordvalen. Lystønde forandres.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/426. Stockholm 1913.)
Naar efternævnte Lystønder atter udlægges omkring den 1ste August 1913, er der sket følgende Forandringer:
1) *Sörgadden* Lystønde skal vise rødt Et-Lyn hver 4 s. i Stedet for hver 3 s. 63° 33' 18" N. 20° 50' 30" E.
2) *Nordvalen* Lystønde skal vise hvidt Et-Lyn hver 4 s. i Stedet for hver 3 s. 63° 32' 12" N. 20° 47' 45" E.
- 693. Sverrig. Bottniske Bugt. Rata Storggrund. Lystønde forandres.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 17/424. Stockholm 1913.)
Naar *Rata Storggrund* Lystønde atter udlægges omkring den 1ste August 1913, viser den hvidt Et-Lyn hver 4 s. i Stedet for hver 3 s. 63° 59' 48" N. 21° 09' 52" E.
- 694. Rusland. Finske Bugt. Narva Munding. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/886. Berlin 1913.)
De 6 røde Spiritønder paa SW.-Siden af Indløbet til *Narva* ombyttes uden nærmere Bekendtgørelse med hvide Spiritønder med hvidt Flag, og de 6 sorte Spiritønder med sort Flag paa NE.-Siden af Indløbet ombyttes med røde Spiritønder med rødt Flag. Anduvningsklokketønden: 59° 28¾' N. 28° 01¾' E.
- 695. Rusland. Finske Bugt. Reval. Skydeøvelser.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/887. Berlin 1913.)
Fra Midten af April til Midten af November 1913 finder Skydeøvelser Sted ved Indsejlingen til *Reval*. Skibe maa kun besejle følgende Strækninger: 1) Farvandet mellem en Linie fra *Katharinental* Forfyr i Retning 336° og Landet paa E.-Siden af *Reval* Bugt og *Vulfso*. 2) Farvandet mellem Limierne fra *Sarop* Fyr i Retningerne 62½° og 70°. 3) Farvandet W. for 24° 35' E. mellem 59° 30' 00" og 59° 30' 45" N. Uden for de nævnte Strækninger er udlagt Skiver og Tønder.
Sejlskibe skal foruden de reglementerede Lanterner desuden hyppigt vise Blus. De skydende Skibe fører et rødt Flag eller et rødt Lys. Under Natskydning vises fra Signalmasten paa *Karlo* et temmelig klart, rødt Fyr 15 m over Vandet, og *Narvö* Fyr viser rødt Lys. *Narvö* Fyr: 59° 36¼' N. 24° 30¾' E.
Da disse Øvelser finder Sted hvert Aar, vil Meddelelsen derom ikke mere blive optaget i „Efterretninger for Søfarende“.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/802. København 1912.)
- 696. Tyskland. Frisches Haff. Vrag afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1010. Berlin 1913.)
Damperen *Sophie* er sunket i 4,3 m Vand i Nærheden af *Leysuhnen* Lystønde. En Vragtønde er udlagt c. 40 m N. for Vraget. c. 54° 31', 4 N. 19° 52', 4 E.
- 697. Tyskland. Kleines Haff. Skydning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/880. Berlin 1913.)
Ved *Kleines Haff* afholdes Skydeøvelser fra Kl. 9 Fm. til Kl. 2 Em. i Tiden fra den 28de April til den 10de Maj 1913 i Nærheden af *Newerow-Kutsov*.
Sejlsadsen gennem *Kleines Haff* er ikke spærret, men mellem Fyrskibene *Woitzig* og *Eib und Bock* skal man holde c. 2 Sm S.-ligere end ellers. Den færlige Zone begrænses mod E. af en Linie fra *Garz* til et Punkt, som ligger 4000 m NW. fra Fyrskibet *Woitzig*.

mod W. af Linien: *Boswin—Els und Bock* Fyrskib. Den er afmærket med Spirtønder med grøn-røde Flag.

Fra 2 Timer før Skydningens Begyndelse til dens Ophør vises grønne Cylindre fra Skydepladsen SE. for *Newerow*, fra begge Fyrskibene og fra 2 Pramme, der ligger ved den S-lige Spærringslinie. Politidamperne fører grønne Flag. Fra Damperne, Fyrskibene og Pramrene gives Signaler med Flag eller Lyskugler. Rød betyder: Stop straks; hvid: Fremknyld Farten; rød-hvid: Vend straks om. *Newerow*: c. 53° 52',₆ N. 14° 07',₂ E.

698. Tyskland. Sassnitz. Fyr nedlagt. Ledemærke borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/943. Berlin 1913.)

Det violette Fyr, der stod c. 90 m inden for Fyret paa E-lige Slingsværk, er nedlagt. 54° 30' 43" N. 13° 38' 46" E.

Den hvide Trekant paa Jernbanedæmningen, som, holdt overet med Masten til det W-lige Molefyr, ledte gennem Havneindløbet, er borttaget.

699. Tyskland. Greifswalder Bodden. Galkower Hage. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/946. Berlin 1913.)

Ved N.-Spidsen af *Galkower Hage* er i c. 6 m Vand udlagt en hvid Spirtønde, mærket „*Galkower Haken N.*“, med N-lig Topbetegnelse. 54° 09' 04" N. 13° 31' 58" E.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/513. København 1913.)

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

700. Danmark. Sundet. Amager S. Vrag eksisterer ikke.

Masten, der var observeret c. 2 Sm 193° (misv. SSW.) fra Vageren paa *Aflands-hage*, har vist sig at være en Vager, der nu er indbjærgtet. c. 55° 29' N. 12° 35' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/649. København 1913.)

701. Sverrig. Sundet. Malmö. Karantæne-Ankerplads.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 17. Stockholm 1913.)

Indtil den 1ste April 1914 skal Skibe, som kommer til *Malmö* fra kolerasmittet Havn, ankre i eller E. for Linien „*St. Petri*“ Kirke i *Malmö* overet med *Malmö* Strand-pavillon“ og S. for Linien „*Land*“ Domkirke overet med *Vindory Malle*“ og om Natten i *Malmö* indre Fyrs Lysvinkel, som viser En-Formærkelser.

Safrønt Vejforholdene ikke tillader at ankre paa ovennævnte Plads, maa man fortoje mellem 2 gule Bojer i *Malmö* Havn E. for Færgeljerne. *Malmö*: 55° 37' N. 12° 59' E. (Danske Lods, Side 312.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

702. Danmark. Kattegat. Isefjord. Holbæk-Fjord. Sømærker udlægges.

I *Holbæk-Fjord* er udlagt følgende Prikker:

Paa N.-Siden af Fjorden: 1 Risprisk S. for *Santhage* paa 55° 44' (08") N. 11° 45' (10") E. og 1 Risprisk S. for *Romæn* paa 55° 43' (43") N. 11° 43' (40") E.

Paa S.-Siden af Fjorden: 1 Halmprisk med 2 Halmviske N. for *Krisseberthage* i 4 m Vand paa 55° 44' (25") N. 11° 46' (35") E. 1 Halmprisk W. for *Krisseberthage* paa 55° 44' (03") N. 11° 45' (34") E. og 1 Halmprisk W. for *Langes-Hage* paa 55° 43' (34") N. 11° 44' (25") E.

(Kort Nr. 151. Danske Lods, Side 522. Sem.-Fort., Side 40.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/614. København 1913.)

703. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Horsens. Dybde aftaget.

Dybden i *Horsens* Havn og i den gravede Rende til Havnen er 6,0 m. Havnen: 55° 51½' N. 9° 51¼' E. (Kort Nr. 117, 156, 227 og 242. Danske Lods, Side 210. Havne-Lods, Side 59.)

704. Sverrig. Kattegat. Varberg. Havnefyr forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 17/435. Stockholm 1913.)

Varberg Havnefyr er forandret til et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 7 s., Lyn 0,5 s., Mørke 1,5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 6° til 21°;
2. hvidt i — 21° - 37°;
3. rødt i — 37° - 141° (uforstærket fra 96° til 141°);
4. hvidt i — 141° - 321° (uforstærket).

Linseparat af 6te Orden. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 57° 06' 42" N. 22° 14' 30" E.

(Kort Nr. 211, 246 og 247. Danske Lods, Side 250.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/223. København 1913.)

705. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Løb afmærket. Vandstand.

Det nydannede Løb, *Seehundeholm-Løb*, er nu afmærket med 5 Risprikker paa W.-Siden og 5 Halmprikker paa E.-Siden samt med 5 Bojer uden Stæge paa den snævraste Del af Løbet, nemlig 3 paa W.-Siden og 2 paa E.-Siden, foruden Stægen med Ballon S. for Løbet (se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/176.)

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrenløb* 4,5 m, i *Svanholm-Løb* 1,8 m, i *Købbøen-Løb* 2,2 m, i *Seehundeholm-Løb* 3,0 m, i *Gaastholm-Thyborøn-Kanal*. 56° 43' N. 8° 13' E.

(Danske Lods, Side 109. Havne-Lods, Side 137. Sem.-Fort. Side 38.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/616. København 1913.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

706. Tyskland. Helgoland. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/897. Berlin 1913.)

Paa det N-lige Molehoved ved Indløbet til *Immenhofen* er tændt et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 300½° gennem 0° til 140°. 54° 10' 37" N. 7° 33' 59" E. Paa det S-lige Molehoved er tændt et rødt, fast Fyr, c. 30 m fra den gamle Fyr. Fyret er synligt i Pejlinger fra 120° til 341½°. 54° 10' 36" N. 7° 53' 58" E. N. og W. fra kommende Skibe kan sætte Kurs efter Indløbet, naar begge Fyr ses.

707. Tyskland. Nord- og Siderpeep. Russenloch. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/894. Berlin 1913.)

Andvningstønden til *Russenloch* er paa Grund af Forandring ved Sandene flyttet til 54° 07' 06" N. 8° 47' 42" E.

Paa 54° 06' 54" N. 8° 48' 36" E. er udlagt en sort Spidstønde mærket 12 b.

708. Tyskland. Elben. Ostebank. Tønde ombyttes med Lystønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/896. Berlin 1913.)

I den nærmeste Fremtid ombyttes den røde Spirtønde b ved det E-lige Indløb til Farvandet S. for *Ostebank* med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4 s., Blink 1 s., Mørke 3 s. c. 53° 52½' N. 9° 04¾' E.

709. Tyskland. Jade. Vareler Farvand. Forsøgsenstande inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/898. Berlin 1913.)

Forsøgsenstandene, som var udlagt indtil 400 m Afstand imellem Retningerne ESE. og S. fra Tønde V/B, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Tønde V/B: 53° 29½' N. 8° 11¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/611. København 1912.)

733. Porto Rico W.-Kyst. Point Jiguero Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1018. Washington 1913.)
Omtrent den 10de Juli 1913 forandres *Point Jiguero* Fyr til et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 15^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,8^s, Blink 0,7^s, Mørke 1,8^s, Blink 0,7^s, Mørke 9,3^s. 18° 21' 49" N. 67° 16' 17" W.

734. Porto Rico E.-Kyst. Yabucoa. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 510. London 1913.)
Dampren *Vasco* med 2 Master og Skorstenen over Vandet er sunket 0,63 Sm 93° (misv. E. $\frac{5}{8}$ S.) fra N.-Pynten ved Indløbet til *Guayanes* Floden, 0,36 Sm fra nærmeste Land. Fra Fortoppen vises et rødt, fast Fyr. En sort og rød vandret stribet Stumpbønde er udlagt c. 30 m E. for Vraget. 18° 03 $\frac{1}{2}$ ' N. 65° 49' W.

735. Fransk Guyana. Iles du Salut. Ankerplads.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 148/921. Paris 1913.)
Da Grunden SW. for *Iles du Salut* ofte veksler, bør man først ankre uden for Øerne og søge Oplysninger hos Patronen i *Maroni* eller Havnemesteren ved *Ile Royale*, inden man søger Ankerpladsen W. for Øerne. *Ile Royale* Fyr: 5° 17' N. 52° 36' W.

736. Brasilien. Bahia de Todos os Santos. Maré. Tinoaso Pynt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 15/1019. Washington 1913.)
Paa *Tinoaso* Pynt er tændt et hvidt fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 310 $\frac{1}{2}$ ° gennem 0° til 181 $\frac{1}{2}$ °. Flammens Højde: 54 m. Synsvidde: 12 Sm. c. 12° 47' 30" S. 38° 32' 20" W.

737. Brasilien. Rio de Janeiro. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 488. London 1913.)
1) *Passagem Rocks* Blinkfyr viser nu rødt Lys i Stedet for hvidt Lys. 22° 50 $\frac{1}{2}$ ' S. 43° 10' W.
2) *Manoais de Fora Rocks* Blinkfyr viser nu hvidt Lys i Stedet for rødt Lys. 22° 48 $\frac{1}{2}$ ' S. 43° 09' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

738. Korsika W.-Kyst. Ajaccio. Fyr forandret. Tønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 163/1024. Paris 1913.)
I det midlertidige Fyr paa Inderenden af *Lacour* Mole er den grønne Lysvinkel, som var synlig i Pejlinger fra 275 $\frac{1}{2}$ ° til 313 $\frac{1}{2}$ °, formindsket 6 $\frac{1}{2}$ °, saaledes at det nu er synligt fra 275 $\frac{1}{2}$ ° til 307°. De øvrige Lysvinkler er uforandrede.
Den sorte Spirtønde, der afmærker Forlængelsen af Molen, er flyttet c. 80 m udefter og ligger nu paa 41° 55' 10" N. 8° 44' 44" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1027. København 1911.)

739. Italien W.-Kyst. San Remo. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 107/248. Genova 1913.)
Det røde, faste Fyr paa S.-Molen ved *San Remo* Havn er forandret til et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 7^s, Mørke 3^s. 43° 48' 50" N. 7° 47' 00" E.

740. Italien S.-Kyst. Cotrone. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 100/241. Genova 1913.)
Fyret paa Molehovedet ved *Cotrone* ny Havn, N. for Byen, er forandret til et rødt og hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 7^s, Mørke 3^s. Lyset er rødt i Pejlinger fra 100° til 330° (hvor det tidligere var grønt), i øvrigt hvidt. 39° 05' 20" N. 17° 08' 06" E.
Fyret paa Molehovedet ved den gamle Havn, S. for Byen, er forandret til et grønt, fast Fyr. 39° 04' 38" N. 17° 08' 26" E.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. April 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	109 $\frac{3}{4}$	110 $\frac{1}{4}$	110 $\frac{1}{4}$
Danmark	106 $\frac{1}{4}$	106 $\frac{3}{4}$	107 $\frac{1}{4}$
Norden	112 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{3}{4}$	113
Gorm	—	—	—
Carl	113 $\frac{3}{4}$	114	114 $\frac{1}{4}$
Dannebrog	122 $\frac{1}{2}$	122 $\frac{1}{2}$	122 $\frac{1}{2}$
Skjold	101 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$	101 $\frac{1}{2}$
Urania	—	39	39 $\frac{3}{4}$
Neptun	—	120 $\frac{1}{2}$	121 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896	120 $\frac{1}{4}$	120 $\frac{1}{4}$	120 $\frac{3}{4}$
Hejmdal	122 $\frac{1}{4}$	122 $\frac{1}{4}$	123
Østasiatiske	127 $\frac{3}{4}$	127 $\frac{3}{4}$	128
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	122	122	122 $\frac{1}{4}$
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78 —	78	78 $\frac{1}{4}$
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask. Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort	—	—	—
3 $\frac{1}{2}$ % nops. Stats	—	84 $\frac{1}{4}$	85
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	—	82 $\frac{1}{4}$	84 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns. Kreditf.	—	89 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{4}$
4% — — — 2. Serie	—	93	95
4% — — — 1.	—	94 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.	—	88 $\frac{1}{2}$	89
4% — — —	—	91	91 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	—	92 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
4% Østift. Kreditf.	—	91 $\frac{1}{4}$	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	142 $\frac{1}{4}$	143 $\frac{1}{4}$
Privatbank	—	103	103 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank	—	136 $\frac{1}{4}$	137
Handelsbank	141 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{4}$	141 $\frac{1}{4}$	141 $\frac{1}{2}$
Grundejerbank	—	14 $\frac{1}{4}$	15
Burm. & Wain	85 $\frac{3}{4}$ —86 $\frac{1}{4}$	86	86 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsak.	—	—	—
Sukkerfabr.	223 $\frac{3}{4}$ —224 $\frac{1}{4}$	224	224 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	210 $\frac{3}{4}$ —211	210 $\frac{3}{4}$	211

Vekselkurser d. 30. April 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.26	18.21
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Bers d. 29. April 1913.

Russiske Noter	215.70
4% Russiske Consols	88.60
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	88.90
5% Mexikanske 1899	90.40
5% Rumænske Stats	99.50
4% — — 1890	91.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 92,000, „Danmark“ 52,000, „Norden“ 168,000, „Carl“ 164,000, „Dannebrog“ 268,000, „Skjold“ 52,000, „Urania“ 44,000, „Dampskib. af 1896“ 120,000, „Hejmdal“ 96,000, „Gorm“ 108,000, „Neptun“ 104,000, „Dansk-russisk“ 248,000, „Østasiatisk“ 108,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

741. Italien E.-Kyst. Venedig. Radiotelegraf-Station aabnet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/917. Berlin 1913.)
Ved *Venedig* er aabnet en ny Radiotelegraf-Station, *Carbonera*, som er aaben fra Solopgang til Solnedgang. Rækkevidde c. 480 Sm. Bølgelængde 600 og 1800 m. Kaldesignal I C Z.
Radiotelegraf-Stationen ved Arsenalet er lukket. 45° 26' N. 12° 21½' E.

742. Rusland. Sorte Hav. Suchum Bugt. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 16/919. Berlin 1913.)
Bølgylret ved Indsejlingen til *Suchum* Red er et rødt, fast Fyr. c. 43° 00' N. 41° 02¼' E.

743. Tripolis Havn. Løb spærret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 100/242. Genova 1912.)
Paa Grund af Arbejder i Løbet mellem Øen ud for Punten ved Fort *Spanish* (*Punta Jerba*) og Øen, som ligger c. 800 m NE. for Fortet (*Seeef Rock*), er Løbet spærret for Sejlads. *Tripolis*: 32° 54' N. 13° 11' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

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

No. 481. China Sea—Rhio Strait, Great Karas Island—Reef north-westward of. Position. At a distance of half a mile, 6° (N. 5° E. Mag.) from the north-west extreme of Great Karas Island. Lat. 0° 46' 00" N., long. 104° 18' 9" E., on chart No. 2413. Description. A drying reef, 2' cables in length in a N.E. and S.W. direction. Variation. 1° E. (Notice No. 481 of 1913, dated 15th April.)

Charts affected. No. 2413. Rhio Strait. No. 2757, Banca Strait to Singapore. Publication. China Sea Directory. Vol. I., 1906, page 603.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.
Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
Modtager værdipapirer til Opbevaring.

Kronstadt, 5/6 Réval eller Pernau, 5/ Rouen (3,500). Fra Firth of Forth 4/6 Nordnorge, 5/9 Kronstadt eller Reval, 4/10½ à 5/ Kiel (1,800—2,000), 5/6 Königsberg (n. Br.) (1,200), 5/ Fredericia (1,050), 8/ Gibraltar (2,000). Fra Cardiff eller Newport 6/6 Kronstadt, 5/ Le Havre, 7/3 Lissabon (1,800), Frs. 10¾ Algier, 11¼ Marseille, 12 Oran, 9/ à 9/3 Genua, 10/3 à 10/6 Barcelona, 16/6 à 17/ Rio Janeiro, 15/9 Monte Video, 16/ à 16/9 River Plate.

Skrevet den 29. April 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Fragtmarkedet efter Syd-bottens Genaabning ret tilfredsstillende, saaledes at der er tilstrækkelig Beskæftigelse for den fragtledige Tonnage uden væsentlige Svingninger i Raterne, saa at Befragternes Forsøg med lavere Tilbud tør, takket være Redernes Modstand, betragtes som mislykket, men Fjoraarets Maksimumsrate tør man dog ikke regne med.

Danmark og Tyskland har fremdeles nogle enkelte Kornlaster, men Fordringerne er højere end tidligere; Rusland, Vestsverig og Østnorge ligger uforandret; Frankrig og England har Laster nok fremme fra Bottenhavene.

Returfragter Vest paa er ogsaa uforandrede fra sidste Uge, Kulfragter til danske Havne 7½ à 8½ £ pr. Keel men det er efter Østersøens Genaabning vanskelig at faa Tonnage for disse Laster.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland stadig ikke overdrevent mange Kornladninger i Markedet; Stralsund og Gerfswald noterer ogsaa pr. Maj ¼ M. lavere, nemlig 3½ M. og 4 M. for Rug; de øvrige Pladser synes gennemgaaende uforandret. Medens vi for Sverigs Vedkommende kan henvise til forrige Beretning, er Norge derimod ret flov, og det er næsten med Besvær, at man kan gennemføre en Ladning Feldspath; til Stettin og til Hamborg noteres kun enkelte Ordre til 5½ à 6 M. Danmark

er fra Provinserne lige stille: Kjøbenhavn placerede nogle Skibe stadig til Minimalrater saaledes for Hvede til Odense, Gøteborg 14 Øre, Aalborg 15 Øre, Soyakager til Vejle 14 Øre og Majs til Stubbekjøbing 12 Øre; fra Damper, ventet dertil i Slutningen af Ugen, bliver atter en Del Hvedeomladninger til Danmark og Sydsverig.

Generalforsamlinger.**De Carl'ske Dampskibsselskaber**

afholdt Generalforsamling den 15. Marts under Ledelse af Overretssagfører Axel Olsen.

Efter at Skibsreder Poul Carl havde mindedes Medlem af Bestyrelsen, Kaptajn L. C. Kraemer, der var afgaaet ved Døden, aflagde Direktør A. O. Andersen Beretning, hvoraf vi anfører følgende:

Paa sidste Aars Generalforsamling udtalte jeg, at man for Aaret 1912 nærrede de bedste Forhaabninger. Disse Forhaabninger er tilfulde gaaet i Opfyldelse, og Aaret 1912 maa for Selskaberne betragtes som et Rekord-Aar med Hensyn til Indtægter.

Vi har ganske vist haft en Del af Tonnagen forudbefragtet; men da de saaledes afsluttede Fragter var godt lønnende, og da vi ikke forud havde sluttet en eneste Kulfragt, blev Resultatet af Aarets Drift meget tilfredsstillende.

Det er lykkedes at bringe Selskabernes Gæld betydeligt ned, saaledes at Dampskibsselskabet Gorm slutter Aaret med hele sin Gæld afbetalt foruden at have en kontant Kassebeholdning paa Kr. 132,888.34.

Dampskibsselskabet Carl har ogsaa bragt sin Kasse-Kredit ud af Verden, foruden at der er en kontant Beholdning af Kr. 35,842.20 i Forbindelse med det efter Regnskabs Afslutning dispatcherede Havari paa Dampskibet „Olaf“, hvis regnskabsmæssige Beløb andrager c. Kr. 120,000, der om kort Tid vil være reguleret og derved forøge den kontante Beholdning. Af Selskabets udenlandske Gæld rester der kun et Beløb af 65,000 Kr., som vil være betalt den 1. Juli d. A., saaledes at dette Selskab da ogsaa har bragt sine Laan ud af Verden.

Dampskibsselskabet Skjold har ogsaa bragt sin Kassekredit ned til et minimalt Beløb, og at der her endnu skyldes et ringe Beløb, søger væsentlig sin Aarsag i det i Dampskibsselskabet Codan

engagerede Beløb, 100,000 Kr., som å Konto Betaling paa Dampskibet »Svanholm«.

I Øjeblikket er faktisk alle Kasse-Kreditter afbetalt.

Det er altsaa lykkedes at konsolidere de tre Selskaber paa en saa betryggende Maade som muligt, takket være den i de senere Aar drevne og i Aar fortsatte meget forsigtige Dividende-Politik i Forbindelse med saa rigelige Afskrivninger, som det paa nogen Maade har været muligt at foretage. Det synes bedrø ved betydelig Konsolidering at støtte Selskabernes Status og derved muliggøre en passende Dividende-Udbetaling over de kommende Aar, end det ene Aar at betale en høj Dividende og maaske senere staa overfor de samme Forhold, som vi har gennemgaaet i den nys overstaaede Nedgangsperiode.

Paa Havari og Strejker er der i alt paa Flaaden tabt 106 Dage.

Af Havari af Betydning skal vi nævne Dampskibet »Olaf«s Stranding paa Stenskär i den finske Bugt i Oktober Maaned, hvilket medførte et Tidstab af 26 Dage, samt Dampskibet »Volmer«s sørgelige Forlis den 26de December l. A. noget Syd for Scillyøerne, hvor et ualmindeligt haardt Vejr forvoldte saa megen Søskade, at Skibet i Løbet af nogle faa Timer sank. Vi skylder at tilføje, at Besætningen gik i Døden som Mænd, der til det sidste gjorde deres Pligt, ligesom de to Overlevende med beundringsværdig Udholdenhed bar de to Dages Lidelser i aaben Baad, indtil de optoges af det belgiske Fiskerkoleskib »Ibis V« og indbragtes til Penzance i Cornwall.

Firmaet L. H. Carl har efter en med Laane- og Diskontobanken truffen Ordning fra 1ste Januar 1913 overtaget Ledelsen af Dampskibsselskabet Codan med det Formaal, at de Selskabet tilhørende fem Dampskibe ved Udgangen af Aaret 1913 overføres til de tre Selskaber, saaledes at »Gorm« og »Carl« hver faar to Skibe, medens »Skjold« overtager et Skib. Af det trykte Regnskab fremgaar, at der for Dampskibsselskabet »Gorm«s Vedkommende paa de nævnte Skibe er indbetalt å Konto 150,000 Kr., for »Carl« 150,000 Kr. og for »Skjold« 100,000 Kr. Det er en Selvfølge at Selskabet »Codan«s Overskud i 1913 tillader de tre Selskaber, men af Hensyn til de i »Codan« engagerede fremmede Laan har man anset det for mest fordelagtigt for de andre Selskaber, at »Codan« indtil videre bestaar uforandret, og at Overtagelsen først finder Sted ultimo 1913.

Der er her efter Bestyrelsens Mening truffet en for Selskaberne meget tilfredsstillende og fordelagtig Ordning, og det er vort Haab, at Driftsoverskudet for 1913 kan bære disse Nyanskaffelser.

Det er os en Glæde at tilføje, at Skibene i de af indeværende Aar forløbne 2½ Maaned har sejlet fuldt tilfredsstillende, og vi kan se Fremtiden roligt i Mode, selv om 1913 — hvad man haaber ikke vil ske — bringer en Nedgang i Raterne, idet Følgerne af en saadan Nedgang for en stor Del vil blive afhædede ved, at en større Del af Tonnagen er forudbefragtet til fortrinlige Rater.

Derefter fremlagdes Regnskaberne. Udbyttet er 10 pCt., 10 pCt. og 8 pCt. Der gaves Decharge, hvorefter Grosserer Nørstrand genvalgte og Driftsinspektør C. A. Jørgensen nyvalgte til Medlem af Bestyrelsen.

Fra Sø og Land.

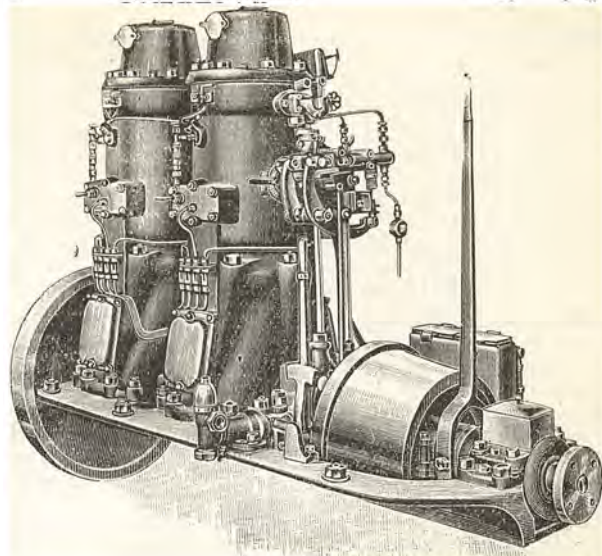
Druknet Sømand, Rødby, 24. April Avlsbruger Julius Hansen, Rødby Mark, har faaet Meddelelse om, at hans 19-aarige Son, der var forhyret med Skonnerten »Clytia«, paa Rejse fra England til Kjøbenhavn den 15. April i Nordsøen er blevet slaet over Bord af Bommen og druknet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skruedamperen »A. P. Bernstorff« (Stabelnummer 140), bygget for Det forenede Dampskibsselskabs Regning til Ruten Eshjerg—Parkeston, blev den 26. April sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 290 Fod langt i Hoveddækket, 41½ Fod bredt og 17½ Fod dybt, og bliver forsynet med en fre cylindret Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 3,300 indiecrede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, afg. Riga 26./4. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 28./4. — Algarve, Borries, afg. herfra 28./4. — Anglo Dane, Pape, pass. Holtenau 29./4. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Antwerpen 28./4. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 24./4. — Arkansas, Petersen, pass. Dundee 22./4. — Arno, Fischer, afg. Lissabon 26./4. — Aurora, Gommessen, ank. Genoa 26./4. — Baron, Stjernblad, Sørensen, pass. Brunsbüttel 29./4. — Beira, Mortensen, ank. hertil 19./4. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 28./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 26./4. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 25./4. — Christian IX, Holm, ank. hertil 29./4. — Christiansund, Andresen, afg. herfra 29./4. — Dagmar, Müller, afg. Messina 29./4. — Dania, Jørgensen, ank. Filadelfia 27./4. — Douro, Sørensen, afg. herfra 29./4. — Ebro, Lunge, ank. Tarragona 29./4. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 29./4. — Florida, Andersen, pass. Madeira 24./4. — Garonne, Kromann, ank. Libau 25./4. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 24./4. — Hengest, Munk, ank. hertil 21./4. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 28./4. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 27./4. — Jolantha, Kyllbeck, afg. Antwerpen 27./4. — Kasan, Mikkelson, ank. hertil 22./4. — Kentucky, Andresen, ank. Baltimore 29./4. — Kiew, Tannesen, ank. hertil 25./4. — Loire, Craignon, ank. hertil 28./4. — Louise, Svan, ank. hertil 28./4. — Louisiana, Jon Jousen, ank. hertil 28./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Swansea 24./4. — Minsk, Harder, pass. Dungeness 29./4. — Mørso, Nellemann, ank. London 28./4. — Nicolai II, Mvhildorf, ank. Lissabon 28./4. — Nordjylland, Søberg, ank. Riga 29./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 23./4. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 29./4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 19./4. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 28./4. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 29./4. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 24./4. — Romny, Bøghvad, ank. hertil 29./4. — Saga, Hansen, ank. Almeria 26./4. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 30./4. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 15./4. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 22./4. — Tiber, Bech, pass. Hanstholmen 25./4. — Tomsk, Wiberg, pass. Holtenau 29./4. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 24./4. — Tyr, Thaning, afg. herfra 29./4. — United States, Gottsche, ank. hertil 22./4. — Viking, Tramp, ank. Madeira 26./4. — Virginia, Ørsted, afg. Filadelfia 23./4.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Esbjerg 25./4. — Amalienborg ank. Riga 23./4. — Brattingsborg pass. Gibraltar 26./4. — Børglum afg. New Orleans 6./4. — Dansborg ank. Cardiff 18./4. — Elsborg afg. Civitavecchia 25./4. — Esrom pass. Gibraltar 20./4. — Flvnderborg ank. Libau 22./4. — Frederiksborg afg. Memel 26./4. — Guldborg pass. Skagen 27./4. — Gurra ank. Cork 19./4. — Hammershus ank. Albany 22./4. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 26./4. — Hundborg ank. Lübeck 26./4. — Jelling ank. New York 21./4. — Jomsborg afg. Huelva 22./4. — Jungshoved pass. Sagres 22./4. — Jægersborg afg. Sunderland 26./4. — Kallundborg afg. Huelva 23./4. — Kalø ank. Riga 23./4.



— Klampenborg afg. Kjøbenhavn 27./4. — Kronborg ank. Bahía Blanca 27./4. — Lejre afg. Baltimore 14./4. — Marselisborg ank. Buenos Aires 24./5. — Næsborg ank. Lübeck 26./4. — Randelsborg ank. West Hartlepool 26./4. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 27./4. — Skanderborg pass. Dover 26./4. — Skjoldborg pass. Gibraltar 27./4. — Skodsborg ank. Huelva 23./4. — Spigerborg ank. Hull 26./4. — Stegelborg afg. Funchal 15./4. — Stjerneborg pass. Dunge-ness 26./4. — Søborg ank. Huelva 27./4. — Taarnborg pass. Brunshütel 25./4. — Ulfshøj ank. Aarhus 22./4. — Uranienborg pass. Gibraltar 27./4. — Vordingborg ank. Win- dau 25./4. — Ørkild ank. Venedig 19./4.

Det Østasiatiske Kompagni. Samui afg. Colombo 19./4. hjemg. Bintang ank. Bangkok 22./4. udg. — Bandon afg. Genoa 23./4. udg. — Pagan afg. Colombo 28./4. hjemg. — Selandia ank. Antwerpen 25./4. udg. — Jutlandia afg. Port Said 23./4. hjemg. — Siam ank. Antwerpen 21./4. udg. — Traquebar pass. Gibraltar 26./4. hjemg. — Cathay pass. Perim 14./4. udg. — Indien ank. Wladivostok 23./4. hjemg. — Chumpon afg. Durban 23./4. hjemg. — Kina afg. Coronel 20./4. udg. — Arabien afg. Teneriffe 24./4. — udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 21./4. udg. — St. Croix ank. London 28./4. hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 22./4. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Blyth 26./4. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 7./4. — Harald Klitegaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 25./4. — Russ. Petersen, afg. Kjøbenhavn 27./4. til Cambellton. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Santa Fé 21./4. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Savona 24./4. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Osears- hamn 23./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 27./4. til Riga. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 29./3. til Avonmouth. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Ábus 26./3. til Buenos Aires. — Nema, Dabil, ank. Malmø 27./4.

Vesterhavet. Nerma, Degn, ank. Hargshamn 29./4. — Marie, Nielsen, afg. Bremen 29./4. til Sunderland. — Nautik, Nielsen, ank. Bergen 29./4. — Laura, Lund, afg. Newort 29./4. til Aguilas. — Gerda, Iversen, pass. l'Quessant 29./4. for London. — Ulla, Hansen, afg. Limerick 28./4. til Grangemouth. — Rig- mor, Uldall, ank. Esbjerg 29./4. — Inger, Schiff, pass. Helsingør 29./4. for Åbo. — Johanne, Thøgersen, afg. Nantes 28./4. til Peterhead. — Nordsøen, Gram, pass. Duncans 28./4. for Ham- burg. — Stella, Larsen, pass. Gibraltar 28./4. for Valencia. — Fylla, Brinch, ank. Newort 28./4. — Bodil, Jensen, ank. Ber- gen 28./4. — Nora, Lauritzen, ank. Mazaron 27./4. — Cito, Jep- sen, ank. Hernosand 28./4. — Nexos, Basse, afg. Gefle 27./4. til Strömås. — Nancy, Pedersen, ank. Seaham 26./4. — Ellen, Hansen, ank. Alicante 25./4. — Olga, Christensen, ank. Rochefort 25./4. — Gerda, Iversen, afg. Motril 23./4. til London.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Dunnethead 22./4. — Chassie Mærsk ank. Rotterdam 23./4. — Eleonora Mærsk ank. Danzig 16./4. — Laura Mærsk afg. Monte- video 11./4. — Lexa Mærsk ank. Newcastle 21./4. — Peter Mærsk afg. Hull 22./4. — Sally Mærsk afg. Norfolk 16./4. — Høneborg ank. Montrose 24./4. — Rosenborg afg. Kjø- behavn 23./4.

Torm. Gudrun, Sonnebøen, pass. Gibraltar 29./4. — Sara, Jensen, ank. Riga 29./4. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 26./4. — Ragnhild, Schultz, ank. Helsingør 26./4. — Valborg, Han- sen, ank. Dunkerque 23./4. — Siølland, Sværre, afg. Hango 25./4. — Estrid, Hansen, afg. Frederikshavn 29./4. — Agnete, Dam, ank. Tyne 29./4. — Guohild, Hansen, ank. Dunkerque 28./4. — Hermia, Farup, ank. Methil 29./4. — Alice, Jørgen- sen, afg. Libau 26./4.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Barry 28./4. — London, Rom, ank. Aleksandria 20./4. — Paris, Tholander, ank. Tyne 24./4. — Bryssel, Kaas, ank. Svendborg 22./4.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barbados 9./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rio de Janeiro 13./4. til Libau. — Roma, v. Thun, pass. Gibraltar 27./4. for Manchester.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 28./4. — Skin- faxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 26./4.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Karlskrona 29./4. — Martha, Christensen, afg. Rotterdam 28./4. — Eina, Rathje,

afg. Trapani 25./4. — Therese, Pedersen, ank. Karloforte 15./4. — Harriet, Larsen, ank. Oran 24./4. — Dagny, Therkildsen, afg. Stakarviken 29./4. — Simone, Møller, afg. Hull 24./4. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 24./4. — Vera, Riso, ank. Houden- dock 28./4. — Daisy, Jørgensen, ank. Osearshamn 22./4. (reparerer). — Annine, Leth, afg. Håsan 28./4. — Kamma, Løffler, ank. Hernosand 26./4. — Betty, Lagesen, ank. Brest 27./4.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Kjø- behavn 27./4. — Svend, Schmidt, afg. Göteborg 29./4. — Ura- nia, Clausen, afg. Riga 25./4.

Europa. Europa, Hansen, afg. Brügge 27./4. — Frank- rig, Friis, afg. Cardiff 26./4. — Tyskland, Danstrup, afg. Mo- bile 9./4.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Philippeville 29./4. — Alf, Clausen, afg. Helsingør 28./4.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Ardrossan 28./4. for Reykjavik. — Nelly, Clausen, pass. Sagres 27./4. for Helsingborg. — Fanuy, Eriksen, ank. Swansea 27./4. — Lilly, Sørensen, ank. Mariagerfjord 29./4. — Alexy, Sørensen, pass. Frederikshavn 27./4. for Middles- borough. — Dagny, Mikkelsen, ank. Norrköping 27./4. — Mary, Duhn, pass. Helsingør 29./4. for Helsingfors.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Helsingør 26./4. til Mo. — Thorvaldsen, Olsen, laster i Cardiff. — Nordpol, Holst, laster i Libau.

Havet. Fyen, Mathiesen, afg. Burntisland 29./4.

Oreon. Erik, Hansen, afg. Dunkerque 29./4.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalconsul Elis- sejeff ank. Harstad 25./4.

Rødby Havn. Freja ank. Emden 25./4.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Helsingør 23./4. — Ener- gi, Jensen, ank. Malmø 23./4. — Enigheden, Jensen, ank. Helsingør 24./4.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Stolpmünde 20./4. — Kastor, Møller, ank. Stockholm 21./4. — Johannes, Jensen, ank. Liverpool 22./4. — Proven, Olsen, ank. Malmø 23./4. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 26./4.

Æro. Acelle, Weber, ank. Danzig 21./4. — Adjutor, Kock, ank. Pillau 21./4. — Nathalia, Eriksen, ank. Dysart 21./4. — Hosanna, Raahauge, ank. Tønsberg 21./4. — Fremad, Hansen, ank. Samsø 22./4. — Amor, Hansen, ank. Rønne 22./4. — So- phie, Møllemand, ank. Flevik 22./4. — Anne, Hansen, ank. Swine- münde 22./4. — Christiane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./4. — Abba, Petersen, ank. Flensborg 23./4. — Kirstine, Ras- mussen, ank. Ystad 23./4. — Alfa, Madsen, ank. Vigo 22./4. — Dana, Boye, ank. Ferdinandina (Florida) 22./4. — Gloria, Fa- bricius, ank. Rügenwalde 23./4. — Claudia, Aaberg, ank. Mo- bile 23./4. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 23./4. — Apollo, Albertsen, ank. Orth 24./3. — Svin, Jensen, ank. Pillau 24./4. — Vega, Petersen, ank. Horsens 24./4. — Danmark, Nielsen, ank. Assens 24./4. — Ellen, Lauritzen, ank. Pillau 24./4. — Lo- renz, Bager, ank. Odense 24./4. — Valkyrien, Weber, ank. Cadix 24./4. — Norma, Jørgensen, ank. Ferdinandina 24./4. til Vigo. — Hermod, Dreimann, afg. Göteborg 25./4. til Casablanca. — Johanne, Eriksen, ank. Kiel 24./4. — Marstal, Hansen, ank. Vejle 25./4. — Malfridur, Hansen, ank. Aabenraa 25./4. — Skirner, Rasmussen, ank. Kaluar 25./4. — Albertine, Mad- sen, ank. Swinemünde 26./4. — Mathilde, Hansen, ank. Warne- münde 26./4. — Møster, Petersen, ank. Halmstad 26./4. — Freya, Kock, ank. Neksø 26./4. — Elsa, Boye, ank. Horsens 26./4. — Arietis, Andersen, ank. Koncardine Red 25./4. pp. R. I. Sterling. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Halmstad 26./4. — Neptun, Skals, ank. Aarhus 26./4. — Debora, Ras- mussen, ankommen Hernosand.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Maj 1913. — Rorkommandoen. — Hvor er vore Somand? — Literatur. — Fragtmarkedet. — Generalforsam- lingen. — Fra Sø og Land. — Nybygninger. Koh og Salg. — Skibs- efterretninger. — Efterretninger for Sofarende. — Kjøbenhavns Børs- kurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Ga- ranteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Bekendtgørelse

fra

Københavns Havneforvaltning.

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at fra 1. Maj d. A. vil Bomløbet være lukket til følgende Tider.

Om Formiddagen:

1. Januar til 31. Januar	fra Kl. 7.00' til Kl. 7.25'
1. Febr. » 28. eller 29. Febr.	» » 6.30' » » 6.55'
1. Marts » 15. Marts	» » 6.00' » » 6.25'
16. Marts » 15. Oktober	» » 5.30' » » 5.55'
16. Oktbr. » 31. Oktober	» » 6.00' » » 6.25'
1. Novbr. » 30. Novbr.	» » 6.30' » » 6.55'
1. Deebr. » 31. Deebr.	» » 7.00' » » 7.25'

Om Eftermiddagen:

fra Kl. 4.40' til Kl. 5.00'

Denne Bestemmelse træder istedetfor den i Havnereglementets § 9 indeholdte Angivelse for Bomløbets Lukning.

Københavns Havneforvaltning d. 29. April 1913.

Billig til Salg.

En Tank af Teak-Træ, næsten ny, 3 Meter lang, 1 Meter dyb, sælges meget billigt.

V. Vedsted Kro pr. Ribe.

Bothmanns Enke.

TIL SALG.

Motorskibet »Skarø«, Person-, Gods- og Kreaturbaad, Brutto Reg. 42.— $\frac{3}{4}$ 1. 1, bygget 1908 — 170 Passagerer — 36 Hestes Alfa Motor. Nærmere ved

Carl A. Møller,
Telf. 132,
Svendborg.

SKIB TIL SALG.

Paa Grund af Dødsfald er en yachtbygget Skonnert til Salg. Drægtighed 38 Netto, 48 Brutto, 90 Tons d. v. Klasse $\frac{3}{4}$ P. 1. 1., bygget 1907. 2 Stel Sejl, 1 nyt. Udmærket udhalet stor Sejler, egner sig udmærket for Motor.

Skibsmægler Knakkegaard,
Nykjøbing, Jylland.

SKIB TIL SALG.

Galense „Nordstjernen“ af Aalborg, Brutto 19,97 Tons, Netto 14,00 Tons, laster 90,000 Pd., fin Sejler, komplet udhalet, bygget 1907 af Eg, Rigning og Sejl kun 1 Aar gammel, forsynet 14 HK Petroleumsmotor med elektrisk Tænding, ønskes solgt. Henvendelse til

Skibshygger J. Laursen,
Struer.

VÆGGELUS Hovedlus og alle andre Lus. Æg og Gnid der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Røtter og Mus.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGØR.

Skibsproviertering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

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

Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensløvers Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekopl.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

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.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphie-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“

(BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibrancer.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen 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.

NR. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtampere.

De private Assurandeurer lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Sæassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Sæassurance. Telefon Nr. 124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sæ-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinsierne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4. Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørger.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

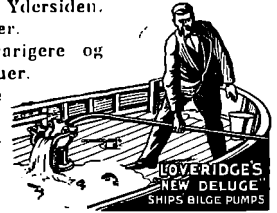
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LOVERIDGE'S SKIBSBUNDPUMPE.

Opnaaede Fordele:

Solid Messing Cylinder, som ses fra Ydersiden.
Drejede Messingpille og Metalringer.
Pakket Stempel, som er meget varigere og mere økonomisk end Gummi Pistóuer.
Delene kan fornyes, da de ikke er støbt i et.
Flansjede Rørforbindelse for flansjede smedbart Jærnrør.
Store Vandledninger og kraftig Ryk.
Stærk og solid Model.



LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

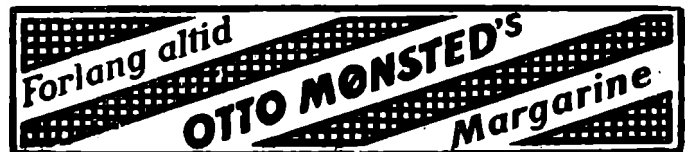
Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.



Fabriken Dansk Maskinpakning A/S Danske Maskin- og Kødeldørspakninger, billigere og bedre end Udlandets.

Faas hos alle Maskinforhandlere Landet over.

Støt dansk Industri.

Hans Olesens Eftfl. (Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

Tlf. 2159 A. NYHOLM Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags Proviant og Skibsrekvisitter Billigste Priser Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til Skibsprønterier.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmele Slagterforr. ved Havnen.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus, anbefaler alle Sorter Skibsbrød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eft.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Nykjøbing M. Th. Iversen.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftl.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's ERF.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotskyrning“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4920. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

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.
Carlsbeiterwasse, Kjøbenhavn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP.
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.**

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

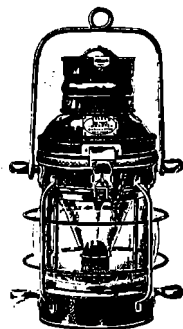
Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Anker-Lanterne
Nr. 102.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Colombo, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe & Moji.

Bangkok Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Middlesbrough & Antwerpen til Singapore & Bangkok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen.

Vestindisk Linie.

Afsejling fra København hver fjerde Tirsdag via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Sydafrika-Java Linie.

Afsejling hver Maaned fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Sydafrika og Java, paa hvilken sidste Plads Damperne laster for Marselles og Skandinavien.

Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2.

Telefon: Central 8300.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Maj. 1913.

20. 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 Har. Hamp. Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej. frihavn. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.



Margarin: specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 europæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

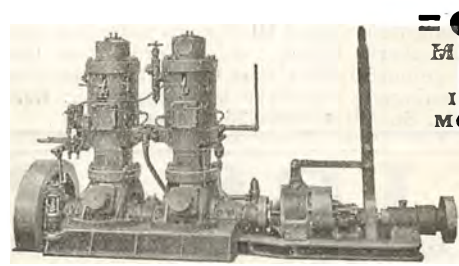
Adr.: Toldbod- vej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
--	--	---	------------------------

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

**Københavns Uddampnings- og
 Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
= GULD =
MÆDAILLE
 VED
 INTERNAT.
 MOTORUDST.
 1912

TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester Nyhavn 37 Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjerbecks Efferf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamplougværk

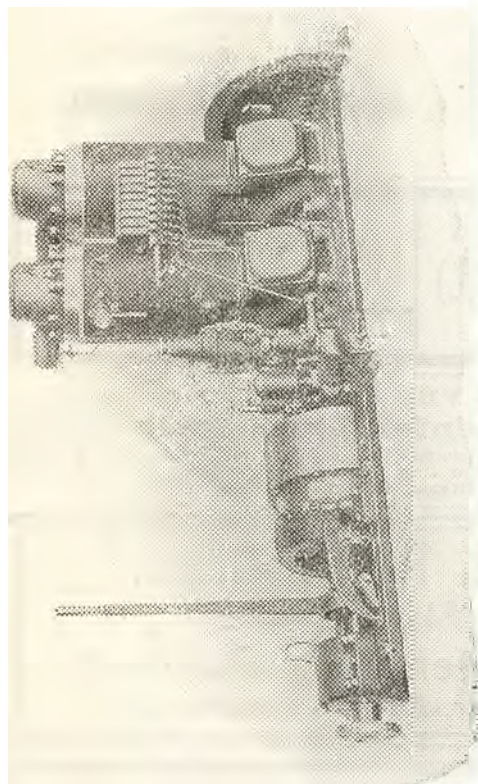
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raallemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Driftssikker.*

Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.

Ejnerforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K.
Tlf. 1821 — 3433.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

Paa Fællesrepræsentationens Møde den 3. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Harlingen i Holland. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Milano. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Konsul i Colombo. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af Posten som dansk Vicekonsul i Egersund. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 8. Maj 1913.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Sikkerheden til Søs. Da Spørgsmaalet om, hvad der kan gøres for Sikring af Menneskeliv til Søs nu er aktuelt, beder jeg om Plads for følgende:

»Titanic«-Katastrofen var enestaaende i sin Slags, og det synes nu, som om al Tanke koncentrerer om Passagerskibene, hvorimod det, at der — særlig i de senere Aar (den ny Lastelinie) — er gaaet en Masse Fragtskibe bort med Mand og Mus, ikke synes at have vakt nogen særlig Opmærksomhed. Som Regel hører man aldrig noget fra disse Skibe, de er udebleven og bliver hurtigt glemt, kun de, der har mistet Forsørgere eller nære Slægtninge, lider derunder.

Aarsagen til disse Forlis er sikkert næsten altid den samme, nemlig Lugerne slaaet ned og Skibet sunket, vel oftest i Løbet af saa kort Tid, at der intet har været at gøre.

Fra Dpsk. »Volmer«s Forlis blev to Mand bjergel, og derved fik man at vide, at Lugerne var slaaet ned i dette Skib, men det er jo et sjældent Tilfælde, at nogen reddes under saadanne Omstændigheder.

Naar man nu ved, hvor det er, Skoen trykker, synes det underligt, at der ikke bliver gjort noget derfor.

Klassifikationselskaberne forsøger at faa Skibene saa stærke som muligt, saavel Skrog som Dæk, men Lugerne, der optager en betydelig Del af Dækket, ja underliden næsten hele Dækket, bestaar af $2\frac{1}{2}$ Tomme tykke Granballens. Med store Mellemlum er disse Træluger saa understøttet af langskibs Skærstokke, der, naar de er af Træ, ikke er sværere, end at de, hvis de falder fra Lugekarmen ned paa Dækket, som oftest gaar i Stykker.

Jeg har selv haft det Tilfælde, hvor Toppen af en ganske almindelig Sø, under en frisk Kuling, langt fra nogen Storm, slog ind paa en af Lugerne, og da vi tog Lugerne af, viste det sig, at to af dem samt to af disse af Lloyds godkendte Træskærstokke var brækket.

Lloyds Rules & Regulations 1908—1909 angiver, at Trælugerne skal være $2\frac{1}{2}$ Tomme tykke i alle Skibe, og 3 Tommer tykke, saafremt Lugen (Hatchway) er over 16 Fod bred.

Disse Dimensioner burde sikkert forøges med en halv til en hel Tomme, men tværtimod ser man det Særsyn, at Lloyds ganske rolig lader Skibe sejle med $2\frac{1}{2}$ Tomme tykke Træluger, selv hvor Lugens Dimensioner endog i meget betydelig Grad overstiger de fastsatte 16 Fod.

— Det gaar med det som med saa meget andet; det, der ligger lige for og er Sagens egentlige Kærne, ses ikke.

Det forunderlige ved denne Sag er imidlertid, at det absolut ikke frembyder nogen Vanskelighed at gøre Lugerne betydelig stærkere. Naar blot Afstanden mellem saavel de langskibs som de tværskibs Skærstokke blev gjort mindre, saa var meget vundet, og det spiller dog ingen Rolle, om der er en Skærstok eller to mere i en Luge.

At saavel Skærstokke som Luger maa have den fornødne Styrke siger sig selv, ligesom der maa sørges for en bedre Forbinding med Lugekarmen.

Bliver der foretaget noget alvorligt i den her omtalte Retning, vil Antallet af »forsvundne Skibe« sikkert aftage i betydelig Grad.

Af Bladene ser jeg, at en ny Damper »Else H. S. 15« er forsvunden. Jeg kender ikke dette Skib, men jeg formoder, det har været et af disse saakaldte selvlampende Skibe, hvor Dækket er én stor Luge.

En stor Del af disse Skibe er trods al Teknik og Beregning ikke sødygtige, og det viser sig jo ogsaa, at det særlig er den Klasse Skibe, der forsvinder. Yderligere Bevis burde ikke være nødvendigt.

A. L.

Danske Skibes Fragtfortjeneste i 1912. I Henhold til Lov af 29. Marts 1904 skal danske Rederier aarlig afgive Indberetninger om Farten paa Udlandet med Skibe paa 20 Reg.-Tons (brutto) og derover. En foreløbig Opgørelse paa Grundlag af de indkomne Beretninger, suppleret med et Skøn for de Rederiers Vedkommende, fra hvilke Beretning endnu ikke forelaa, giver følgende Resultat:

Fragtfortjeneste.	Alm. Fart. Mill. Kr.	Tidsbefragtning. Mill. Kr.
1910.....	78	2
1911.....	85	3
1912.....	102	5

Det vil ses, at der i 1912 har været en meget betydelig Stigning i det indsejlede Fragtbeløb, nemlig 17 Mill. Kr. i almindelig Fart og 2 Mill. Kr. i Tidsbefragtning (time-charter) sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar og henholdsvis 24 Mill. Kr. og 3 Mill. Kr. mere end i Aaret 1910.

(Statistiske Efterretninger.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Aden i Arabien er erklæret for smittet af Pest.

Afdøde bekendte Redningsmænd. I disse Dage er to af Redningsvæsnets mere kendte Mænd afgaaet ved Døden, nemlig fhv. Opsynsmand ved Redningsstationen Kandestederne Chr. Jensen Høgenhaug, og Føreren af Thyborøn Redningsbaad Mikkel Jensen. Førstnævnte har slaaet i Redningsvæsnets Tjeneste i 46 Aar og i en Aarrække var han ogsaa Fører af Redningsbaaden. I 1909 tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed, han havde da været med til at redde 149 Skibbrudnes Liv og var som Paaskønnelse af sin Virksomhed dekoreret med Fortjenstmedaljen i Sølv, Redningsvæsnets store Sølvmedalje og Dannelbrogs mændenes Hæderstegn.

Mikkel Jensen har været ansat i 38 Aar, og han gjorde Tjeneste lige til sin Død. I Redningsvæsnets Tjeneste har han været med til at redde 229 Menneskeliv, men forinden der kom Redningsbaad til Thyborøn, har han deltaget i mange Redningsforetagender med Fiskerbaad, og som ungt Menneske var han ogsaa med ved Redningen af Besætningen fra den store russiske Orlogsfregat »Aleks-

ander Newsky«, som strandede i 1868, og som havde 730 Mand om Bord. Han var dekoreret med Redningsvæsnets store Sølvmedalje.

De to meget forljente Mænd opnaede en Alder af henholdsvis 71 og 64 Aar. —h.

Comité maritime international. For den internationale Søretskonference i Kjøbenhavn den 13. —17. Maj er fastsat følgende foreløbige Dagsorden:

Tirsdag den 13. Maj: Kl. 10: Aabningsmøde. Diskussion om Londoner Deklarationen. — Kl. 2½: Fortsat Diskussion om Londoner Deklarationen.

Onsdag den 14. Maj: Kl. 10 og 2: Diskussion om en international Fragtlovgivning.

Torsdag den 15. Maj: Kl. 10: Afslutning af Diskussionen om en international Fragtlovgivning. — Kl. 2: Sikkerhed til Søs.

Fredag den 16. Maj: Kl. 10 og 2: Sikkerhed til Søs, fortsat.

Lørdag den 17. Maj: Kl. 10: Assurance af fjendtlig Ejendom. Afsluttende Møde.

Testamentarisk Gave til Redningsvæsnet. Hjørring, den 30. April. I Følge Meddelelse fra Marineministeriet er der tilfaldet det danske Redningsvæsen 53,000 Kr. som testamentarisk Gave fra Professor Rosenfeld.

Falden over Bord. Esbjerg, den 30. April. Kaptajn Struckmann, Nordby, der førte den hollandske Damper »Minister Delbakke«, er paa Rejse fra Stockholm til Hull falden over Bord og druknet. Den forulykkede efterlader Enke og flere Børn.

(Ritz. Bur.)

Comité maritime international.

Comité maritime international afholder i næste Uge i Kjøbenhavn en Søretskonference under Tilslutning fra Dansk Forening for international Søret og med den andet Sted i Bladet anførte Dagsorden.

Efter sidstnævnte Forenings Beretning for Aaret 1912 skal her gengives nedenstaaende kortfaldede Oversigt over den Virksomhed Comité maritime international i den foreløbne Aarrække har udfoldet:

Ønsket om at skabe Overensstemmelse mellem de forskellige Landes Lovgivning gav i Aaret 1873 Anledning til Dannelsen af »The Association for the Reform and Codification of Law of Nations«. Foreningen, der dannedes paa et Møde i Brüssel, og som senere forandrede sit Navn til »International Law Association«, har i Aarenes Løb beskæftiget sig med mange forskellige Emner. Et af Foreningens mest praktiske Resultater har været York-Antwerp Rules, der i deres første Skikkelse vedtoges i Antwerpen i 1877, og som fik deres nuværende Skikkelse ved et Møde i Liverpool i 1890.

En Del af de Mænd, der var interesseret i Foreningens Formaal, fik senere den Tanke, at man sandsynligvis hurtigere vilde komme til positive Resultater, naar man foreløbig indskrænkede sig til Søretten, dels fordi Emnet blev mere begrænset, dels fordi netop Skibsfart og

Handel paa Grund af deres særlig internationale Karakter led mest ved Uensartetheden i de forskellige Lovgivninger. Disse Betragtninger førte i 1896 til Dannelsen af »Comité maritime internationale«.

Denne Forening har efter sine Statutter til Formaal:

- a) ved Conferencer, Publikationer og andre Arbejder at bidrage til Skabelsen af en ensartet Søretslovgivning,
- b) at virke til Dannelsen af nationale Selskaber med samme Formaal, og
- c) at vedligeholde en regelmæssig Meningsudveksling mellem disse Selskaber.

Siden Dannelsen af »Comité maritime internationale« er der efterhaanden oprettet nationale i Forbindelse med Comitéen staaende Selskaber i Argentina, Belgien, Danmark, De forenede Stater, Frankrig, Grækenland, Italien, Japan, Nederlandene, Norge, Portugal, Rusland, Storbritannien, Sverige, Tyskland, Ungarn og Østrig.

»Comité maritime internationale«, der i Følge sine Statutter bestaar dels af de oprindelige Stiftere med nogle senere tilvalgte Medlemmer, dels af Delegerede for de nationale Selskaber, har afholdt en Række Conferencer med et eller to Aars Mellemrum. I Tiden mellem to Conferencer varetages Forretningerne af et permanent Bureau.

De Spørgsmaal, der er bragt frem paa Conferencerne, har i Forvejen været forelagt de nationale Foreninger til Overvejelse. Opgaven at forene forskellige Nationers Syn paa foreliggende Spørgsmaal er ikke altid let, og ofte har Meningerne været saa delte, at det samme Spørgsmaal har maattet forelægges den ene Conference efter den anden med gentagne mellemliggende Behandlinger i Udvalg, forinden Comitéen kunde komme til en endelig Beslutning. De fattede Beslutninger er jo som stammende fra en ganske privat Forening ikke andet end gennearbejdede Forslag til Overvejelse for de forskellige Staters Regering og Lovgivningsmagt, men den Anseelse og Autoritet, »Comité maritime internationale« har erhvervet sig, bevirker, at Opgaven — en ensartet Lovgivning — maa betragtes som rykket et betydningsfuldt Skridt henimod sin Løsning, naar man indenfor Comitéen er kommet til Enighed om Ordningen af et eller andet søretligt Forhold. Staterne har gentagne Gange ladet deres Repræsentanter træde sammen til diplomatiske Conferencer i Brüssel for nærmere at overveje de af »Comité maritime internationale« behandlede Spørgsmaal. Naar der paa disse Conferencer er opnaaet Enighed og afsluttet en Convention, bliver det de enkelte Landes Sag at faa vedtaget en Lov af det paagældende Indhold, hvorefter Spørgsmaalets ensartede Behandling i de forskellige Lande er opnaaet.

Den danske Forening for international Søret stiftedes i Kjøbenhavn den 27. Januar 1899 paa Initiativ af Højesteretsadvokat Hindenburg, der lige fra Foreningens Stiftelse til i 1911, da han paa Grund af Svagelighed maatte trække sig tilbage, har viet denne Forening en levende Interesse og et meget stort personligt Arbejde.

»Comité maritime internationale« har i den foreløbne Tid afholdt følgende Conferencer:

1897 i Brüssel. »Comité maritime internationale« organiseredes. Man forhandlede om en Fælleslovgivning om Kollision og om Rederens Ansvar.

1898 i Antwerpen, videre Forhandlinger om Kollision og om Rederens Ansvar. Man enedes om enkelte Kollisions-Bestemmelser.

1899 i London, videre Forhandlinger om Kollision og om Rederens Ansvar. Man enedes om forskellige Kollisionsregler og vedtog en almindelig Bestemmelse om Rederens Ansvar.

1900 i Paris. Forhandlinger om Rederens Ansvar og om Bjergning og Assistance. Man enedes om visse yderligere Regler om Rederens Ansvar samt om forskellige Regler om Bjergning etc.

1902 i Hamburg. Et Udkast til internationale Love angaaende Kollision og Bjergning drøftedes og vedtoges.

De paa Møderne i London og Paris vedtagne Regler om Rederens Ansvar blev paany gennemgaaet, og det overdroges en Kommission at udarbejde et Udkast til en international Lov paa dette Omraade.

Der forhandles om Domstolens Kompetence i Paasejlingssager.

1904 i Amsterdam. Forhandlinger om Panteret og tinglige Rettigheder i Skibe.

Et Lovudkast vedrørende Domstoles Kompetence i Paasejlingssager vedtoges.

Et Lovudkast vedrørende Rederens Ansvar underkastedes en 1ste Behandling.

1905 i Liverpool. De engelske Delegerede vedtog en Resolution om en Henvendelse til den engelske Regering om at lade sig repræsentere ved de følgende diplomatiske Conferencer (England havde ikke været repræsenteret ved den i Februar 1905 i Brüssel afholdte diplomatiske Conference). Lovudkastet vedrørende Rederens Ansvar vedtoges dog med en Henviisning til et Udvalg for nogle Detailspørgsmaals Vedkommende. Forhandling om Panteretigheder og tinglige Rettigheder med Henviisning til et Udvalg.

September 1907 i Venedig. Lovudkastet angaaende Rederens Ansvar vedtoges endelig, og et Lovudkast om Panteretigheder og tinglige Rettigheder vedtoges ligeledes.

Forhandlinger om en ensartet Fragtlovgivning paaibegyndtes.

September 1909 i Bremen. Videre Forhandling om Fragtlovgivning og Forhandling om Erstatning for Legemsbeskadigelse eller Tab af Menneskeliv som Følge af Søulykke.

Endelig har der i Oktober 1911 været afholdt Møde i Paris. Forhandlingsgenstandene var: 1) Ansvar for Død og Legemsbeskadigelse, 2) Fragtlovgivningen.

Paa Basis af de saaledes af »Comité maritime internationale« gjorte forberedende Skridt har der været afholdt forskellige diplomatiske Conferencer i Brüssel i 1905, 1907, 1909 og 1910. Paa de første Møder behandles efter de i Hamburg vedtagne Udkast Spørgsmaalet om Conventioner vedrørende Lovgivningen om Skibssammenstød og om Bjergning. Paa Mødet i 1909 gik man tillige over til forberedende Forhandlinger om en Convention om Rederansvarets Begrænsning og om Søpanteret paa Basis af de paa Comité maritime's Møde i Venedig vedtagne Forslag. Paa Mødet i 1910 fortsattes Forhandlingerne om disse sidste Emner; der var om Rederansvarligheden to Forslag fremme, og man kom ikke til endelig Enighed, men Conferencen træder atter sammen i Foråret 1913.

Den 23de September 1910 blev de to Conventioner angaaende Kollision og Bjergning vedtaget og underskrevet af Delegerede for 24 Stater. Hermed har Comité maritime saaledes naaet et endeligt Resultat paa to af de af Comitéen behandlede Spørgsmaal.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 46/1913, afsagt den 23. April 1913. Overretssagfører Z e u t h e n, Aktor, mod Tiltalte, Skibsfører G. L. H.

Under denne Sag tiltales Skibsfører G. L. H. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Den 11. Februar 1913 afgik den C. K. Hansen tilhørende Damper »Spigerborg«, der førtes af Tiltalte, fra Sunderland for at gaa til København med en Ladning Kul. Der styredes $0\frac{1}{8}$ Nord indtil Kl. 12 den følgende Dag, den 12., da man ved at bestemme sin Middagsplads observerede, at Skibet var forsat Syd over, hvilket gav Tiltalte Anledning til at sætte Kursen $\frac{1}{4}$ Streg nordligere. Den næste Dag, den 13., kom Tiltalte paa Broen Kl. 8

om Morgenen, Vejret var da efter hans Fremstilling klart. Han regnede selv Bestikket ud og kom til det Resultat, idet han rent saa bort fra mulig Strøm, at han var mindst 50 Sm. fra Hansholm, hvor han beregnede at ville være ved 2—3-Tiden om Eftermiddagen. Han havde paa hele Rejsen ikke brugt Loddet — der var Patentlod om Bord — men det var hans Agt at begynde at lodde Kl. 12, til hvilken Tid han mente at være et Par og Tyve Sm. fra Hansholm. Kl. 9 Formiddag, da det var begyndt at blive diset, gik Tiltalte ned i sin Kahyt, medens 2. Styrmand havde Vagten, men c. Kl. 10,35 kom han atter paa Broen. Han lagde Mærke til, at det nu var bleven stærkt diset, han antog at kunne se c. 2 Sm. frem, og gik straks efter ind i Bestiklukafet, hvor han opholdt sig, da Skibet et Kvarter senere — Kl. 10,50 — grundstødte paa den yderste Revle udfør Fjaltring. 2. Styrmand, som da var paa Broen, har forklaret, at han først i samme Øjeblik, som Skibet stødte, saa Land, han mener c. $\frac{1}{2}$ Sm. borte. Skibet led en Del Skade, og der maatte en Bjergningsdamper til at tage det af Grunden, hvilket først lykkedes, efter at der af Ladningen var kastet c. 150 Tons Kul over Bord.

Ved en i Retten foretagen Afsætning i Kortet har det vist sig, at Skibet i Forhold til det af Tiltalte udsatte Bestik ved Grundstødningen var bleven forsat 27 Sm. i sydøstlig Retning. Der havde paa Rejsen været en Disput mellem Tiltalte og 1. Styrmand, der mente, at Tiltalte havde Uret i at regne med en Deviation af 3° V., men selv om Tiltalles Bestik har været rigtigt og det saaledes, som af Tiltalte gjort gældende, er Strømmen, der alene er Skyld i, at Skibet er bleven forsat, findes dette ikke at kunne fritage ham for Ansvar for den skete Grundstødning. Rent afset fra, at han — navnlig med Erfaringen fra den foregaaende Dags Middagsbestemmelse i Erindring — burde have tænkt sig den Mulighed, at Skibet ogsaa paa den fortsatte Rejse kunde være forsat, maa det navnlig bebrejdes ham, at han, der paa hele Rejsen ikke havde haft Lejlighed til at tage anden Observation til Bestemmelse af sit Skibs Sted end Middagsobservationen den 12. — en Observation, som han efter sin egen Forklaring ikke ansaa for fuldt paalidelig — og som derfor havde haft al Grund til at udvise særlig Forsigtighed under Sejladsen, dog ganske har undladt paa hele Rejsen at benytte Loddet, som haade vilde have været til Oplysning for ham ved Bestemmelsen af Middagspladsen den 12., og som endvidere den 13. om Morgenen Kl. 8, da han satte Bestikket ud, vilde have vist ham, at han var nærmere Land, end Bestikket viste. Naar han derhos, efter at det Kl. 9 var begyndt at blive diset, stadigt undlod at tage Lodskud, og fortsatte Kursen med uformindsket Fart, maa han ved sit omhandlede Forhold anses at have gjort sig skyldig i en Pligtforsømmelse, der maa paadrage ham Ansvar efter Sølovens § 293.

Som Følge af det Anførte vil Tiltalte være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde, der efter Omstændighederne findes at kunne sættes til 100 Kr. Han vil derhos have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, hvis Sagførelse har været lovlig, 30 Kr til hver.

Bestyrelsen af Københavns Havnevæsen.

Som tidligere meddelt nedsatte Landstinget et 15 Mands Udvalg til Behandling af Havne Lovforslaget. Fra dette Udvalg fremkom den 15. April følgende Betænkning:

Lovforslaget tilsigter at ophæve den nuværende, paa Lov af 30. December 1858 hvilende Ordning af Københavns Havnevæsens Bestyrelse, efter hvilken Ministeriet har den egentlige og afgørende Myndighed i alle Havens Sager, medens Havneraadet kun er raadgivende og ude af Stand til at tage nogen effektiv Bestutning — en Ordning, der ikke er tidssvarende for en Institution, der er selvstændig Ejer af sin Formue og tjener til Fremme af selvstændige Formaal, lige-

som den paa forskellig Maade kan virke hemmende paa det Initiativ og den Handlekraft, som til Bevarelse og Udvikling af Handel og Skibsfart paa Havnen vil være ønskelig og nødvendig indenfor den uens Administration. I Stedet for den nuværende Ordning tilsigter Lovforslaget at indføre Selvstyre for Havnen, saaledes at der tillægges Havneraadet fuld Bestyrelsesmyndighed i alle Havnens Anliggender, kun med Indskrænkning heri overfor Forhold, hvor videregaende Samfundsinteresser gør sig gældende, og hvor derfor ministeriel Godkendelse forbeholdes.

Samtidig med, at denne Myndighed tillægges Havneraadet, foreslaas det, at der gives Handel, Søfart og Industri en direkte Indflydelse paa Havnesagerne Behandling, ved at Raadet optager i sig Repræsentanter, valgt af Hovedorganisationerne for disse Erhverv, medens dets øvrige Medlemmer vælges af Ministeriet for offentlige Arbejder, Ministeriet for Handel og Søfart, Rigsdagen og Københavns Kommunalbestyrelse, i alt væsentligt som efter den nuværende Ordning.

Udvalget har ganske kunnet slutte sig til Lovforslagets Hovedformaa, at gøre Københavns Havn selvstyrende, og det samme gælder Forslaget om under de ny Forhold at give Plads i Havneraadet, for Repræsentanter for de Erhverv, hvis Tary Havnen har til Formaal at varetage. Naar Udvalget ved sit Ændringsforslag Nr. 1 foreslaar en anden Affattelse af § 1, hvorved Havneraadet faar Navnet Havnebestyrelsen, er dette for at fastslaa det ny Forhold og den ny Myndighed, hvormed Forsamlingen fremtidig virker, ligesom man har fundet det rettest samtidig udtrykkelig at tilkendegive, at Københavns Havn er en selvejende Institution — saaledes som den betegnes i Lovforslagets Bemærkninger — og som saadan udsøndret fra Ministeriet for offentlige Arbejders direkte Administration.

Medens Udvalget altsaa fuldt ud har kunnet slutte sig til Lovforslagets Bestemmelser om Havneraadets fremtidige Myndighed samt om Raadets øvrige Sammensætning, har det ikke kunnet tiltræde det Forslag om delvis at sammensmelte de to hidtilværende Bestyrelsesmyndigheder, Havneraadet og Havnekaptajnen, som har fundet sit Udtryk i § 2, 1ste Linie, hvorefter Lederen af Havneforvaltningen (der fremtidig faar Betegnelsen Havnedirektør) skal være Medlem af Havneraadet og føre Forsædet i dette. Kun hos enkelte Medlemmer indenfor Udvalget har en saadan Ordning fundet Sympati, medens den overvejende Stemning har været for Bibeholdelse af den nuværende Ordning, der bedst svarer til Forholdet imellem en beslutende og en administrerende Myndighed, nemlig at Havnekaptajnen (Havnedirektøren) ikke er Medlem, men har Adgang til Raadets Møder og kan deltage i Forhandlingerne. Herom stiller hele Udvalget med Lindtagelse af Some Ændringsforslag under Nr. 16. Der har i Udvalget været en Del Stemning for, at Raadet selv valgte en Formand af sin Midte, men man er endes om at foreslaa Københavns Overpræsident som Formand, saaledes som det nu er Tilfældet. Naar Overpræsidenten bliver Formand i Stedet for Havnedirektøren, beholder Raadet det samme Antal Repræsentanter for Statsmyndigheden som efter Regeringens Lovforslag, og man vil i denne Formand have den uheldige og naturligste Tilsynsmand i alle saadanne Spørgsmaal om Omslaget af Havneraadets Myndighedsomraade, hvorom der kunde opstaa Tvivl, og som derfor efter Lovforslaget skal undersøges og afgøres af Ministeriet. Ved Ændringsforslagene Nr. 4 og 9 ophæves de foreslaede særlige Regler for den eventuelle Supplerings af de af Erhvervene valgte 6 Medlemmer, idet Udvalget finder det rettest, at der overfor disse forholdes paa samme Maade som overfor Raadets øvrige Medlemmer, og ved Ændringsforslag Nr. 3 bestemmes, at Raadet vælger en Næstformand af sin Midte.

Udvalget finder det nødvendigt, at det i § 3, som omhandler Havneraadets Myndighed, udtrykkelig udtales, at Havnevesnets indre Anliggender — derunder Havnedirektørens Myndigheds- og Virkeomraade, Antal af og Lønningsvilkaar m. v. for Forvaltningens Embeds- og Bestillingsmand o. s. v. — ordnes ved en Vedtægt, der er udarbejdet af Havneraadet og stadfæstet af Ministeriet, og saaledes afløser den nugældende af Ministeriet udstedte Vedtægt om disse Forhold. Herom handler Ændringsforslag Nr. 11. Det er en Selvfølge, at ingen nu ansat Embeds- eller Bestillingsmand vil ved den ny Vedtægt kunne faa ringere Vilkaar end nu eller miste nogen nu erhvervet Ret til Lønningsstillæg eller Pension.

Naar Udvalget endvidere til denne Paragraf stiller Ændringsforslag Nr. 13, hvorved der til Listen over de Beslutninger, hvortil Ministeriets Godkendelse kræves, føjes et nyt Litra f. angaaende Afhændelse af Arealer, angaar dette følgende Forhold: I Lovforslagets § 7 foreslaas Ophævelse af § 5 i Lov af 7. April 1899 om Tillæg til Frihavsloven, i hvilken bestemmes, at intet Vandareal eller Land, der indvindes ved Tørlægning, maa af Havnen sælges uden Lovgivningsmagtens Samtykke. Der har i Udvalget været en Del Tvivl om Betimeligheden af at ophæve denne Bestemmelse, ligesom et Lovforslag herom, der blev fremsat i Rigsdagssamlingen 1911—12, kun blev vedtaget i en Skikkelse, der fastholdt Bestemmelsen, men gav Bemyndigelse til efterhaanden at bortsælge et nærmere angivet større Areal. Da der imidlertid, navnlig af den under 11. August 1909 nedsatte Kommission, er lagt megen Vægt paa, at Havnebestyrelsen ikke her bliver hemmet eller sinket i mulige Dispositioner ved at skulle afvente Lovgivningsmagtens Beslutning, er hele Udvalget gaaet ind paa det stillede Forslag, men dog saaledes, at Ministeriets Godkendelse udkræves i hvert enkelt Tilfælde.

Et Flertal stiller under Nr. 15 et Ændringsforslag, der tilsigter at give Ministeren Bemyndigelse til at forhindre Gennemførelsen af en af Havnebestyrelsen tagen Beslutning, naar mindst 5 Bestyrelsesmedlemmer anser Beslutningen for ikke at fremme Havnens Inter-

esser og indanker Sagen for Ministeren. Et Mindretal (Udvalgets øvrige Medlemmer) fraraader dette Ændringsforslags Vedtagelse.

I § 4, der omhandler Havnedirektøren, stilles Forslag om, at denne »udnævnes og afskediges af Kongen«. Denne Bestemmelse, der underdrager Havnebestyrelsen al Indflydelse paa, hvem der bliver Havneforvaltningens Leder, har kun et af Udvalgets Medlemmer kunnet tiltræde. Efter Loven af 1858 udnævnes Havnekaptajnen af Ministeren »efter Havneraadets Forslag«. Paa dette Omraade har Havneraadet saaledes under den nuværende Ordning en Indflydelse, som Flertallet ikke finder Grund til nu at ophæve samtidig med, at man i øvrigt tillægger Raadet en Myndighed, som det hidtil har savnet. Ved Ændringsforslag Nr. 15 stiller et Flertal (Udvalget undtagen Sonne) derefter Forslag om at optage Ordlyden af den nugældende Bestemmelse, idet der kun hertil tilføjes: »og afskediges«; om dette sidste savner Loven af 1858 nemlig nærmere Bestemmelse.

Der har i Udvalget været dets Meninger om Lovforslagets § 6, der aabner Vej for Forhøjelse af Bolværkspenge: e ud over det i Forordningen af 12. Februar fastsatte Maksimum, idet der navnlig er gjort gældende, at Spørgsmaalet om Adgang til Forhøjelse af disse Afgifter i alt Fald burde udskydes indtil den behøvede Forhandling om Frihavns Forhold. Man er dog alle endes om at tiltræde Forslaget, men har samtidig ved Ændringsforslag Nr. 21 foreslaaet, at Paragraffens Fastsættelse af en ny Maksimumstakst udgaar, idet det skønnes unødvendigt at have en saadan optaget i Loven.

De øvrige Ændringsforslag er dels redaktionelle, dels angaar de Forhold, som ikke kræver nærmere Begrundelse.

Ved Behandlingen af Lovforslagets § 6 er Udvalget gjort bekendt med de vanskelige Forhold, hvorunder Pakhusforretningerne i Københavns Havn arbejder som Følge af de Begunstigelser, der ved Frihavsloven er givet Frihavs-Aktieselskabet. Da det er i Hædelens og Skibsfartens Interesse, at de nævnte Virksomheder opretholdes og udvikles, henstiller Udvalget til Ministeriet, at det nævnte Forhold undersøges og haves for Øje under en kommende Forhandling om Frihavns Forhold.

Et Mindretal (Sonne) vilde have foretrukket at blive staaende ved Lovforslagets Affattelse med Havnedirektøren som født Formand for Havneraadet. Mindretallet ønsker nemlig tildelt Havnedirektøren en Stilling indenfor Havneadministrationen, som dels betinger fri Udøvelse af hans Initiativ og Handlekraft og dels giver ham Myndighed og Uafhængighed til i alle Tilfælde at kunne fungere som den, der kun har Havnens virkelige Interesse for Øje.

Vilkaaret for, at Mindretallet har kunnet gaa med til den nu foreslaede Ordning, har derfor været, at der tilsikredes Havnedirektøren fornøden Myndighed, Medbestemmelsesret og Uafhængighed. I nogen Grad sker dette ved Forslaget om, at de af Havnebestyrelsen udarbejdede Bestemmelser vedrørende Havnedirektørens Myndigheds- og Virkeomraade kræves stadfæstet af Ministeriet for offentlige Arbejder, samt ved den foreslaede Adgang for Medlemmer af Havnebestyrelsen til at kræve en Sag forelagt Ministeren for offentlige Arbejder til Afgørelse. Mindretallet ønsker imidlertid tildelt Havnedirektøren den mere konsoliderede Stilling, der betinges af, at hans Udnævnelse og Afskedigelse foretages af Kongen, og fastholder derfor Lovforslagets Bestemmelse herom overfor Ændringsforslaget om, at han udnævnes og afskediges af Ministeren for offentlige Arbejder efter Indstilling af Havnebestyrelsen.

Ændringsforslag:

Til § 1.

Af Udvalget:

1) Paragraffen affattes saaledes: »Københavns Handelshavn er en selvejende Institution, der ledes af en Havnebestyrelse.«

Til § 2.

Af Udvalget:

2) I 1ste Stykke, 1ste Linie, udgaar Ordene: »Havneraadet Formand«, og i Stedet for indsættes: »Havnebestyrelsen bestaar af Overpræsidenten i København som Formand«.

3) I 1ste Stykkes næstsiste Linie indskydes efter »anses«: »for«, og efter »Havneforhold« i sidste Linie tilføjes som et nyt Punktum: »Havnebestyrelsen vælger en Næstformand af sin Midte«.

4) Paragraffens 2det Stykke udgaar.

5) I 3die Stykke, 1ste Linie, indsættes efter »Valg af«: »ovennævnte 16«.

6) I samme Linie ændres Ordet: »Havneraadet« til »Havnebestyrelsen«.

7) I 2det Punktum udgaar Ordene: »af de af Ministrene udnævnte eller af Rigsdagens eller Københavns Kommunalbestyrelses Afdelinger valgte«.

8) I samme Punktum ændres »Medlemmer« til: »Medlem«.

9) 3die Punktum udgaar.

10) I Paragraffens sidste Stykke ændres Ordet »Havneraadets« til: »Havnebestyrelsens« og efter »oppebære« indsættes: »som saadanne«.

Til § 3.

Af Udvalget:

11) I 1ste Stykke, 1ste Linie, ændres »Havneraadet« til: »Havnebestyrelsen«, og efter »Anliggender« i anden Linie indsættes: »i Henhold til en af Havnebestyrelsen udarbejdet og af Ministeriet for offentlige Arbejder stadfæstet Vedtægt, i hvilken der gives nærmere Bestemmelser om:

- a) Havnebestyrelsens Forretningsorden.
 b) Havnedirektørens Myndigheds- og Virkeomraade.
 c) Havneforvaltningens Embeds- og Bestillingsmænd.
 d) Havnebudgettets Affattelse og Regnskabsvæsenets Ordning.
 12) I 2det Stykke, 1ste Linie, udgaar Ordet »dog«.
 13) Til 2det Stykke føjes:
 »f. Afhændelse af Vandarealer, Grundarealer, Bolværker eller anden fast Ejendom, som tilhører Havnen«.
 14) I sidste Stykke, 1ste Linie, ændres »Havneraadets« til: »Havnebestyrelsens«.
 Af et Flertal (Villars Lunn, Olufsen, Holger Petersen, Rambusch, Niels Rasmussen, Poul Rasmussen, Sonne og Stilling):
 15) I sidste Stykke udgaar Ordene »Spørgsmaal om«, og i Stedet for Ordene »der til enhver Tid kan« indsættes: »I Tilfælde af Uenighed i Bestyrelsen om dens Virkemaade skal Spørgsmaalet, naar mindst 5 Medlemmer kræver det, forelægges Ministeren for offentlige Arbejder til Afgørelse. Ministeren kan til enhver Tid«.

Til § 4.

Af et Flertal (Udvalget undtagen Sonne):

- 16) Paragraffen affattes saaledes:
 »Havnedirektøren, der leder Havnevæsenets Drift i Henhold til den gældende Lovgivning og de af Havnebestyrelsen truffne Bestemmelser, udnævnes og afskediges af Ministeren for offentlige Arbejder efter Indstilling af Havnebestyrelsen. Hans Lønning fastsættes af Ministeren efter indhentet Erklæring fra Havnebestyrelsen. Han er pensionsberettiget i Overensstemmelse med Reglerne i Lov af 5. Januar 1851. Har han tidligere været i Statens Tjeneste, medregnes hans i saadan Tjeneste erhvervede Pensionsaandelen som pensionsgivende ved Havnevæsenet, for saa vidt han ikke oppebærer Pension af Statskassen.

Havnedirektøren overværer Havnebestyrelsens Møder og kan deltage i Forhandlingerne.«

Underændringsforslag til Ændringsforslag Nr. 16:

Af Sonne:

- 17) I 6te og 7de Linie ændres Ordene: »Ministerens Havnebestyrelsen« til: »Kongens«.

Til § 5.

Af Udvalget:

- 18) Paragraffen affattes saaledes:
 »I Havnebestyrelsens Forretningsorden træffes Bestemmelse om, at Bestyrelsens Formand skal sammenkalde Bestyrelsen til Møde, naar et nærmere bestemt Antal Medlemmer eller Havnedirektøren forlanger det, at Bestyrelsens Møder er offentlige, men at Sager, hvis Beskaffenhed gør det nødvendigt eller tilraadeligt, kan behandles for lukkede Døre, og at Medlemmer, der har privat Interesse i en Sags Afgørelse, skal vige deres Sæde i Bestyrelsen under dens Behandling. Bestyrelsen holder som Regel Møde en Gang maanedlig.«

Til § 6.

Af Udvalget:

- 19) I 1ste Linie ændres »Havneraadet« til »Havnebestyrelsen«.
 20) I 2den Linie ændres »en ny Takst« til: »ny Takster«.
 21) I 3die Linie sættes efter »Pæle« » . . .«, og Resten af Paragraffen udgaar.

Til § 8.

Af Udvalget:

- 22) »1. Oktober 1913« ændres til: »1. Januar 1914«.

Bojsen. Christiansen. Koefoed. Villars Lunn. Mikkelsen.
Nygart. Olufsen. Holger Petersen, Rambusch. Niels Rasmussen.
 Formand.

Poul Rasmussen, Sonne. Stilling Enevold Sørensen, Trier.
 Sekretær. Ordfører.

Lovforslaget kom den 16. April til 2den Behandling i Landstinget. Resultatet af denne blev saaledes:

Ændringsforslag Nr. 1 af Udvalget om en ny Affattelse af § 1, Ændringsforslagene Nr. 2—10 til § 2 af Udvalget og § 2, saaledes ændret,

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslagene Nr. 11—14 til § 3 af Udvalget,

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 15 til samme Paragraf af et Flertal, var taget tilbage.

Den ændrede § 3

vedtoges uden Afstemning.

Underændringsforslaget under Nr. 17,

var taget tilbage.

Ændringsforslag Nr. 16 af et Flertal (Udvalget undtagen Sonne) om en ny Affattelse af § 4,

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 18 af Udvalget om en ny Affattelse af § 5, Ændringsforslagene Nr. 19—21 til § 6 af Udvalget, § 6, saaledes ændret, § 7 samt Ændringsforslag Nr. 22 til § 8 af Udvalget og § 8, saaledes ændret,

vedtoges uden Afstemning.

Det saaledes ændrede Lovforslags Overgang til 3dje Behandling, vedtoges ligeledes uden Afstemning.

Den 19. April kom Lovforslaget til 3dje Behandling. Der var

til denne stillet følgende Ændringsforslag af Udvalget, tiltraadt af Ministeren for offentlige Arbejder:

Til § 3.

Til 2det Stykke føjes et nyt Litra, saalydende:

- »g) Gennemførelsen af saadanne af Havnebestyrelsen vedtagne Foranstaltninger, som af Havnedirektøren i en til Bestyrelsen afgiven skriftlig begrundet Indsigelse, erklæres for at staa i Strid med Havnens Interesser«.

vedtoges uden Afstemning.

Lovforslaget vedtoges derefter enstemmigt med 38 Stemmer, og oversendtes til Folketinget. Her er Lovforslaget vedtaget uforandret i Landstingets Affattelse, og er saaledes færdigt fra Rigsdagen.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Maj Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordligste Del af Havet fra Lapland til Labrador er højest i Maj. Det høje Tryk over »Hestebredderne« er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppigt et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet, og som Følge deraf udmærker Maj sig gennemgaaende ved overvejende roligt Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvator imod Nord. Mellem 30°—20° V. Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6°—3° N. Br.

Stormhyppigheden er taget betydeligt af. Paa Midten af Oceanet mellem 30°—45° V. Lgd. har i Maj endnu kun omtrent 10 pCt. af Vindene en Styrke af 8 eller derover. Syd for 45° N. Br. er det stormende Vejr taget stærkest af, og kun paa enkelte Steder væsentlig i den vestlige Del har man en Stormhyppighed af over 5 pCt. Syd for 40° N. Br. er Vejrliget næsten fri for Storme.

Taagen er taget 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 Maanedes, d. v. s. indtil over 30 pCt. Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Br. svinger Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50°—40° N. Br. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maanedes. Syd for 35° N. Brd. og i det væsentlige mellem 35°—40° N. Br. forekommer Taage næsten ikke.

Is. Den gennemsnitlige Grænse for Drivisen og Isbjergene rykker endnu frem mod Øst og Syd og forløber i en Bue fra 46° N. Br., 44° V. Lgd. indtil 41½° N. Br., 52° V. Lgd. Is kan ventes paa Ruten saavel for udgaaende som for hjemgaaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aarsangaar, da fremgaar det af de indtil den 18. April indløbne Ismeldinger,

at i Omegnen af New Foundlandsbankerne er den af Bjerge og udstrakte Ismarker bestaaende Drivis taget stærkt til. Den er trængt frem mod Syd til 42,7° N. Br. og mod Øst til 45,5° V. Lgd. Ved New Foundlands Kyst havde Ismasserne et saadant Omfang, som kun sjældent er iagttaget paa en saa tidlig Aarstid. Isen forarsagede endvidere betydelige Trafikvanskeligheder ved Østkysten af Kap Breton Island.

I Bugten ved St. Lawrence, der indtil Slutningen af Marts var blokeret af svære Ismasser, har Forholdene imidlertid bedret sig saaledes, at en snarlig Genaabning af Skibsfarten paa Quebec kan ventes.

Sejlskibsruter. Sejlere, der er bestemt Syd paa, kan med temmelig stor Sikkerhed gøre Regning paa at finde rum Vind ved den portugisiske Kyst, og Passaten naar de tidligere paa et østligere Sted end paa et vestligere. Naar man en Gang er Øst for Linien Lissabon—Madeira, kan man rolig slaa ind paa den kortere Vej til Østsiden af de Kap Verdiske Øer og derefter styre efter 8° N. Br. og 24° V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8° N. Br. og 25° V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passere Kap Ann's Bredde paa 17°—18° V. Lgd. for med et Slag paa Styrbords Halsen at kunne sejle sig fri af Kap Palmas.

Middelhavet. I det østlige Middelhav forekommer i Maj monsunagtige NV. Vinde med ensartet Retning og Styrke. De strækker sig hen over Sicilien, Sardinien til Barcelona og videre Vest paa, men fremtræder mest udpræget mod Øst. Endvidere iagttages dels Paa-landsvinde og Vinde med forskellig Retning. Vindstille udgør Syd for det tyrrenske Hav ikke mindre end én Femtedel af alle Iagttagelser. Storme forekommer næsten ikke mere i Maj, og stormende Vinde paa 7 og mere efter Beaufort's Skala forekommer kun i enkelte Dele af Middelhavet.

Damperruterne til N.-Atlantehavet. Den 15. April har de store Dampskibsselskaber fastsat følgende Ruter for Sejlads til og fra De forenede Stater.

Vestgaende.

Fra 1. Februar til 31. August begge Dage inkl. Fra Fastnet eller Bishop Rock efter Storcirklen, men ikke Syd derfor til 47° V. Lgd. og 41° 30' N. Br. og derfra i Kompaslinien eller Storcirkelbuen til Boston Fyrskib eller et Punkt Syd for Nantucket Shoals Fyrskib.

Fra 1. September til 31. Januar begge Dage inkl. Fra Fastnet eller Bishop Rock efter Storcirklen, men ikke Syd derfor til 50° V. Lgd. og 44° N. Br. og derfra i Kompaslinien eller Storcirkelbuen til Boston Fyrskib eller et Punkt Syd for Nantucket Shoals Fyrskib.

Østgaende.

Hele Aaret fra 40° 10' N. Br. og 70° V. Lgd. eller fra Boston.

Fra 1. Februar til 31. August begge Dage inkl. I Kompaslinien til 47° V. Lgd. paa 40° 30' N. Br. og derfra ikke Nord for Storcirkelbuen til Fastnet eller Bishop Rock.

Fra 1. September til 31. Januar begge Dage inkl. I Kompaslinien til 50° V. Lgd. og 43° N. Br. og derfra ikke Nord for Storcirkelbuen til Fastnet eller Bishop Rock.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er det hjemgaende La Plata Marked flovet yderligere af, saa at Raten fra San Lorenzo Grænsen efterhaanden er faldet til 16/9 à 17/ pr. Maj—

Juni paa sædvanlig Basis, medens der for c. fire Uger siden kunde faas omkring 22 pr. Maj. Til Gengæld er de udgaende Fragter fra Wales i samme Tidsrum gaaet op fra c. 15/ til 18/6. Begæret fra La Plata er meget moderat i Øjeblikket, men det kan maaske snart komme igen, da dette Marked jo ofte svinger ret brat, og i Mellemtiden er der bleven dirigeret en Del Baade op i Ballast til U. S., hvorfra der er et godt Begær efter Maj Tonnage, for hvilken Termin Markedet er fast. Endvidere ligger saavel Østen som Sortehavet, Azow etc. bedre end for én Uge siden, og der blev betalt lidt højere Rater i disse Markeder. Indien og Rispladserne synes nærmest at tendere i Retning af yderligere Opgang, da Tonnage ikke er rigelig. Middelhavet ligger temmelig uforandret baade ud og hjem. I Østersøen har Forretningen endnu ikke helt udfoldet sig, men Markedet bliver større og større, da daglig ny Pladser aabner op i Botten. Iøvrigt er Raterne omtrent paa samme Niveau som for én Uge siden, fra Rusland dog gennemgaaende lidt højere. Kulfragterne ind til Østersøen viser ingen Forandring. Der sluttedes i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Hvede Fremantle/ U. K. eller Kontinentet 30/ pr. Juni, fra Sydney 32/6 pr. Maj—Juni. Ris fra Saigon 28/6 til Frankrig, 29/ to Lossehavne, til Japan 10/ én Lossehavn, 10/6 to Lossehavne. Fra Kalkutta til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 26/3 Dødvægt (÷ 2½ pCl.) pr. Maj, medens Bombay betalte 21/ til én Lossehavn, 22/ à 22/6 to Lossehavne. Fra Kurrachee efter almindelig Skala c. 18/ paa »net terms« til udsøgt Havn pr. Maj—Juni.

Sortehavet etc. Korn fra Nikolajeff 10/ til Hamburg, 3 d. Reduktion for Byg (8.000, prompt), fra Sulina 10/3 Rotterdam, 10/6 Antwerpen, (5.000—6.000). Azow 10/9 à 11/ Rotterdam for store Baade, Frcs. 13 Marseille, 14/ Norge Basis én Lossehavn, 3 d. ekstra for hver yderligere (4.800), alle pr. prompt. Salt Eupatoria/ Reval 14/ pr. 5.—20. Maj, Erts fra Poti 12/3 Antwerpen, 13/6 Maryport.

Middelhavet. Erts 6/3 Thermia/Rotterdam (4,100). 8/ La Falaise/Barrow (3,500), 5/9 Almeria/Barrow (4,200 med 1.000—700 Tons daglig), 6/1½ Porman/Middlesbro (3,500), 6/3 West Hartlepool (3,000), 6/ Bougie/Middlesbro (3,000), 5/6 Hornillo Bay/Rotterdam (5,500 med 1,200—1,200 Tons daglig), alt pr. prompt og med fri Despatch. Fosfat Bona/Stettin 7/9 pr. Maj. Erts-raterne fra Bilbao er paa Basis af 4/7½ Newport, 4/10½ à 5/ Rotterdam og fra Sanlander 5/3 Rotterdam.

Nordamerika. Kul Virginia/Livorno 16/6 (5,500), Norfolk eller Newport News/Aleksandria 16/6 (5,400). Planker 52/6 fra Bay of Fundy, 55/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. — Korn fra Montreal 2/10½ à 3/ pr. Qr. til Avonmouth eller Rotterdam, fra Filadelfia eller Baltimore 2/7½ Rotterdam, 3/4½ Dunkerque eller Havre, 4/3 Middelhavet, Basis én Lossehavn, alt pr. Maj—15. Juni. Tømmer fra Gølfen 100/ Rotterdam (stor Baad), 115/ Fecamp og Harwich, Losning i begge Havne (1,200 Stds.), Smyrna 135/ Option Tunis eller Oran som 2den Lossehavn 137/6 (1,100) pr. Juni, 157/6 River Plate (1,000—1,200) pr. Juli. Sukker fra Cuba c. 17/ Greenock, Liverpool eller London pr. Juni.

Sydamerika. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 16/9 à 17/3 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Maj—Juni, fra Buenos Aires eller La Plata 15/6 pr. prompt.

Østersøen. St. Petersborg stille pr. Maj og paa det nærmeste uforandret fra forrige Uge. Fra Kronstadt og Petersborg betalles 26/ D. B. B. til West Hartlepool og fra Kronstadt alene 24/6 D. B. ¼ Boards til Grangemouth, prompt. Fra Kemi til Middlesbro sluttedes en 600 Stds. Baad pr. f. o. w. til 37/6 D. B. B. og fra Brahestad til Grimshy en 550 Stds. Baad pr. Juni til 30/ D. B. 1/3 Boards. Reval/Rotterdam betalte 1/1½ Hvedebasis,

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Breddede- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er aarført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for April 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelt Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

744. Østersøen. Drivende Vrag.

Fra *Gjæder* meddeles Kl. 2 1/2 Em. den 6te ds.:

En Skonnert flydende paa Lasten er observeret i Drift Vest efter. *Gjæder* Fyr: 54° 33' 4" N. 11° 58' E.

745. Sverrig. Blekingskusten. Hellevik Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18/456. Stockholm 1913.)

Hellevik Fyr viser nu Tre-Lyn hver 9 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 347° gennem 0° til 16°;

2. hvidt i — — 16° - 29°;

3. rødt i — — 29° - 41°;

Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 56° 00' 55" N. 14° 42' 08" E.

(Kort Nr. 160 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/3048. København 1912.)

746. Sverrig. Gäfle Bugt. Bönan Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 18/455. Stockholm 1913.)

Den 15de Maj 1913 forstærkes *Bönan* Fyr, og samtidig indsættes en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 298° til 318°. De øvrige Lysvinkler er uforandrede. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. 60° 44' 22" N. 17° 19' 25" E.

747. Sverrig. Bottniske Bugt. Sydostbrodden Fyrskib udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodslejtanten i *Luleå* er *Sydostbrodden* Fyrskib atter paa Station. 63° 19' 12" N. 20° 13' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2888. København 1912.)

790. Østerrig-Ungarn. Makarska. Podgora Bugt. Luka. Tønde udlagt.
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 17/545. Pola 1913.)
S. for Molen ved Landsbyen *Luka* er udlagt en Tønde i 31 m Vand. Tønden ligger c. 70 m fra Molehovedet og 60 m fra Land. Molen: c. 43° 14' 16" N. 17° 04' 4" E.

791. Grækenland. Paxos. Lakka. Fyr ødelagt.
(„Announce aux Navigateurs“ Nr. 119. Athen 1913.)
Lakka Fyr paa *Øen Paxos* er ødelagt af Jordskælv. 39° 13' 30" N. 20° 08' 40" E.

792. Grækenland. Piræus. Fyrs Navn.
(„Announce aux Navigateurs“ Nr. 120. Athen 1913.)
Bølgebrøderen paa Styrboards Side for Indgaende i *Piræus* Forhavn og det grønne Dobbeltfyr paa Bølgebrøderen har nu Navnet *Kong Georg* 37° 55' 56" N. 23° 37' 37" E.

793. Tyrkiet. Marmorhavet. Chirsis Adasi (Khairsiz Ada eller Ayansha). Fyr tændes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/976. Berlin 1913.)

Paa *Øen Chirsis Adasi* N.W. for *Øen Marmara* tændes i en nær Fremtid et hvidt, ubevogtet Lynfyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. Fyret skal vises fra en hvid Baake c. 40° 38' N. 27° 30' E.

794. Rusland. Kertsch-Jenikale. Vagtskib flyttet.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/978. Berlin 1913.)
Vagtskibet ved *Kertsch* er atter flyttet til sin tidligere Plads paa *Jenikale* Red og ligger nu 1,08 Sm 89° (misv. E. 1/8 N.) fra *Jenikale* Kirke, der ligger paa c. 45° 21' N. 36° 36' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/190. København 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

795. Grækenland. Blokadebestemmelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/975. Berlin 1913.)

Den græske Regering har hævet Blokaden af Kysterne af *Albanien* og *Epirus*. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/648. København 1913.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

R 2050 England, south coast. — Approaches to Spithead.
R 1819 Ireland, west coast. — The Shannon from the entrance to Carrigaholt.
R 3501 Gulf of Bothnia. — Approaches to Nyustad.
R 1074 Bermuda Islands. — Approach to Grassy bay and Ireland island.
R 867 Bermuda Islands. — The Narrows to Hamilton.
R 16 Japan, Ireland sea. — Kobe and Osaka.
R 2265 Japan, Inland sea. — Kobe and Hyogo bays.
R 2666 North America. — St. John's to Halifax.
R 841 Bay of Bengal. Nicobar Islands. — Nancowry harbour.
R 875 China sea. — Ports and anchorages in the China sea.
† 2682 England, west coast. — Nash point to New passage.
R 3415 Gulf of Bothnia. — Approaches to Refse and Berneborg.
R 3220 Mediterranean. — Cape Ferrat to Bordighera.
† 1713 Africa, west coast. — Anchorages on the west coast of Africa.
T Supplement to East coast of the United States Pilot, Part II, 1909.

748. Sverrig. Bottniske Bugt. Luleå. Sømærker udlægges.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 18/451. Stockholm 1913.)
Ved Forsærnsudlægningen 1913 udlægges følgende Sømærker ved en gravet Rende til Kullosningskajen i *Luleå* Havn: 1) En Stage paa 65° 34' 36" N. 22° 10' 12" E. 2) En Stage paa 65° 34' 30" N. 22° 10' 13" E. 3) En Stage paa 65° 34' 27" N. 22° 10' 16" E. 4) En Stage med Kost paa 65° 34' 28" N. 22° 10' 22" E.

749. Tyskland. Memel. Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/945. Berlin 1913.)
Det hvide, faste Fyr ved *Memel* er slukket, og et midlertidig hvidt, fast Fyr er tændt. Flammens Højde: 27 m. Synsvide: 6 Sm.

Det ny Fyr med Formørkelser tændes sandsynligvis i August 1913. 55° 43' 45" N. 21° 06' 06" E.

(Kort Nr. 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1²/₄₃₂. København 1913.)

750. Tyskland. Danziger Bugt. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1011. Berlin 1913.)
Fra den 13de Maj til den 10de Juni 1913 inklusive skydes der ud over Søen fra *Brösens* Kystbatteri og Batterierne i *Heubudenbucht* fra Kl. 9¹/₂ Fm. til c. 2¹/₂ Em. Den 26de Maj og den 2den Juni afholdes Natskydning fra Kl. 9¹/₂ til 12 Aften. Det er farligt at nærme sig Kysten inden for 8 Sm Afstand. Naar der skydes, hejses fra Signalmasten ved *Neufahrwasser* Lodshus et sort Flag, og Lodsdampere ligger ude. *Neufahrwasser* Lodshus: 54° 24¹/₂' N. 18° 40' E.

751. Tyskland. Stolpebanke. Vrag uskadeliggjort.

Hølge Telegram fra Marineamt i *Berlin* er Vraget af den *hollandske* Tjalk *Onderverwing*, som var sunket paa c. 54° 54¹/₂' N. 16° 31¹/₂' E., uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1⁴/₅₁₀. København 1913.)

752. Tyskland. Adler-Grund. Vraglystønde flyttes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/948. Berlin 1913.)

Det paatænkes at inddrage Lystønden, som ligger c. 150 m SE. for Vraget af *Norden*, og at udlægge en anden Lystønde c. 200 m SW. for Vraget. Tøndens ny Plads: 54° 46' 57" N. 14° 21' 30" E.

(Kort Nr. 160 og 206. Danske Lods, Side 462.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

753. Danmark. Sundet. Stevns NE. Vrag afmærket.

1) En Skornert er sunket paa 55° 24' N. 12° 38' E. Topperne er over Vandet. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3 s., er udlagt tæt E. for Vraget. En grøn Prik med grønt Flag er udlagt mellem Vraget og Tønden.

2) En Galease er sunket paa 55° 24' N. 12° 34' E. En grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5 s., er udlagt 100 m E. for Vraget.

754. Sverrig. Sundet. Afmærkning forandret.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 18/455. Stockholm 1913.)

1) En rød Vager med 3 nedadvendte Koste er udlagt paa 55° 23' 00" N. 12° 44' 53" E. Vest for en 6 m Grund.

2) Den røde Vager med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner SW. for *Bredgrund* er flyttet til 55° 26' 08" N. 12° 44' 56" E.

3) Den røde Vager med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost ved *Virgogrund* er flyttet til 55° 27' 27" N. 12° 44' 55" E.

781. Frankrig. Marselle. Carro. Fyr tændes.

(„Avvis aux Navigateurs“ Nr. 178/113. Paris 1913.)
I Løbet af 1913 tændes et hvidt, fast Fyr paa Yderenden af Molen ved *Carro* lille Havn. Flammens Højde: 8 m. Lysevne: 8 Sm. Hvid Fyrbaake. Fyret kan brænde til Forsøg. 43° 19' 48" N. 5° 02' 34" E.

782. Italien W.-Kyst. Porto-canale di Castiglione della Pescaja. Oplysning om Fyr.

(„Avvis ai Naviganti“ Nr. 107/251. Genova 1913.)
Det hvide, faste Fyr ved Inderenden af N.-Molen ved *Porto-canale di Castiglione della Pescaja* sorterer nu under Fyrvæsenet, og Fyret er paaheldigt. 42° 45' 45" N. 10° 52' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1¹/₂₇. København 1913.)

783. Italien W.-Kyst. Ponna. Fyr forandres.

(„Avvis ai Naviganti“ Nr. 100/234. Genova 1913.)
Om kort Tid forandres Fyret paa *Favaglione della Guardia* til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 15 s., Blink 2,25 s., Mærke 12,75 s. Lysevne: 25 Sm. 40° 52' 38" N. 12° 57' 17" E.

784. Italien W.-Kyst. Castellamare. Vrag uskadeligt.

(„Avvis ai Naviganti“ Nr. 107/250. Genova 1913.)
Vraget af Sejskibet *Oromaso* ved Indløbet til *Castellamare di Stabia* er ikke længere farligt for Skibsfarten, og Afmærkningen er inddraget. 40° 41³/₄' N. 14° 28¹/₂' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9¹/₃₄₇. København 1913.)

785. Sicilien E.-Kyst. Catania. Mole bygges. Tønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/969. Berlin 1913.)
I *Catania* Havn bygges en ny Mole, som strækker sig E. i fra Stranden S. for *Punta Sciarra Biscari* Fyr.

I Molens Retning, c. 250 m fra Kysten, er udlagt en Tønde, som man skal have om Bagbord for Indgaende. Fyret: 37° 29' 36" N. 15° 05' 32" E.

786. Sicilien. Aegadiske Øer. Favignana. Marsala Pynt. Fyr forandret.

(„Avvis ai Naviganti“ Nr. 111/264. Genova 1913.)
Fyret paa *Marsala* Pynt er nu forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 10 Sm. 37° 54' 19" N. 12° 21' 58" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15¹/₅₉₄. København 1913.)

787. Sicilien. Aegadiske Øer. Maretimo. Fyr tændt.

(„Avvis ai Naviganti“ Nr. 111/265. Genova 1913.)
Ved Ladepladsen tæt ved Landsbyen paa E.-Kysten af Øen *Maretimo* er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Øen: 37° 58' N. 12° 04¹/₂' E.

788. Malta. Grand Harbour Indløb. Oplysning om Fyrtaarne.

1) Fyrtaarnet paa *St. Elmo* Bølgebryder har en rød, vandret Stribe paa E.-Siden. 35° 54' N. 14° 31¹/₂' E.

2) Fyrtaarnet paa *Ricasoli* Bølgebryder har to vandrette Striber, en rød over en sort, paa E.-Siden.

789. Italien S.-Kyst. Taranto. San Paolo. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/971. Berlin 1913.)
Fyret paa Øen *San Paolo* skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 7 s., Blink 1 s., Mærke 1 s., Blink 1 s., Mærke 4 s. Fyret skal vises fra en Baake. Fyrtaarnet skal nedrives.

Under Ombrygningen ligger en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mærke 2,7 s., 500 m S. for Fyrtaarnet, som ligger paa 40° 26' 15" N. 17° 10' 45" E.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 773. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Grund.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1080. Washington 1913.)
 Ontrent $\frac{1}{3}$ Sm E. for Grunden, som er afmærket med *Florida Reefs North End* Tønde, er fundet en smal Ryg, som er $1\frac{1}{2}$ Sm lang i N.—S., og som har under 11 m Vand. Mindste Dybde 8, m, som findes c. $\frac{1}{3}$ Sm fra Ryggens N.-Ende, ligger $1\frac{1}{4}^{\circ}$ (misv. N.) fra *Fowey Rocks Fyr* og $85\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. E. $\frac{1}{2}$ N.) fra N.-Enden af *Virginia Key*. Dybtgaaende Skibe skal holde mindst 1 Sm E. om *Florida Reefs North End* Tønde. *Fowey Rocks Fyr*: $25^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ N. $80^{\circ} 05\frac{3}{4}'$ W.
- 774. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Southwest Channel. Grund fundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1082. Washington 1913.)
 I *Southeast Channel* er der $4,8$ m Vand, hvor Kortet viser $6,4$ m Vand paa c. $24^{\circ} 29' 30''$ N. $81^{\circ} 53' 26''$ W.
- 775. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Caloosahatchee Floden. Grund fundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1083. Washington 1913.)
 I *Caloosahatchee* Floden er fundet en Pule med $1,8$ m Vand. Grunden ligger ved W.-Kanten af Løbet mellem Baakerne Nr. 28 og 30. c. $26^{\circ} 35' 35''$ N. $81^{\circ} 54' 10''$ W.
- 776. Porto Rico S.-Kyst. Patillas. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1086. Washington 1913.)
Guabante Shoal Junction vandret stribede Spidstønde med Stage og Ballon er udlagt i Stedet for *Point Figuras Shoal* Stumpstønde 3, som var inddraget. $17^{\circ} 57' 30''$ N. $66^{\circ} 01' 20''$ W.
- 777. Porto Rico S.-Kyst. Point Figuras Passage. Guayama Rev. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1087. Washington 1913.)
Guayama Reef Stumpstønde 3 er udlagt i c. $7,3$ m Vand ved Kanten af $4,5$ m Stedet paa den NW-lige Del af *Guayama Rev*, $1863\frac{1}{4}^{\circ}$ (misv. S. $\frac{3}{4}$ W.) fra *Point Figuras Fyr* og $249\frac{1}{2}^{\circ}$ (misv. W. t. S. $\frac{7}{8}$ S.) fra Kanten af *Point Vieito*. *Point Figuras Fyr*: $17^{\circ} 57' 25''$ N. $66^{\circ} 02' 53''$ W.
- 778. Bonaire. Kralendijk. Fyr forandres.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 88/841. 's-Gravenhage 1913.)
 Den 1ste Juni 1913 forandres *Kralendijk* røde, faste Fyr til et hvidt, fast Fyr c. $12^{\circ} 09' 00''$ N. $68^{\circ} 16\frac{1}{2}'$ W.
- 779. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 529. London 1913.)
 1) Paa den S-ligste Spids af *Homen Rocks* er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et Blink hver 12 s., Blink 5 s., Mørke 7 s., Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8 Sm. $23^{\circ} 02' 06''$ S. $44^{\circ} 17' 39''$ W.
 2) Paa Yderenden af *Point Pasto* er tændt et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 8 s., Lys 4 s., Mørke 4 s., Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. $23^{\circ} 03' 06''$ S. $44^{\circ} 14' 24''$ W.
- VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**
- 780. Spanien S.-Kyst. Algeciras. Sømærker udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/964. Berlin 1913.)
 1) Ved *Galera* Skær, 380 m 15° (misv. NE. t. N. $\frac{9}{8}$ N.) fra Fyret paa *Algeciras* Landingsbro, er udlagt en hvid og rød stribet Tønde med Diamant paa Toppen.
 2) Ved *Laja del Barranco* Skær, 1000 m 10° (misv. NE. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) fra samme Fyr, er udlagt en lignende Tønde.
 Fyret: $36^{\circ} 07' 26''$ N. $5^{\circ} 26' 33''$ W.
- 4) Den røde Vager med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon W. for *Bredgrund* er flyttet til $55^{\circ} 28' 38''$ N. $12^{\circ} 45' 30''$ E.
 5) Den røde Vager med 1 Ballon mellem 2 opadvendte Koste N. for *Bredgrund* er flyttet til $55^{\circ} 29' 40''$ N. $12^{\circ} 47' 22''$ E., Nordvest for $5,6$ m Grunden.
 6) Den sorte Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte SE. for *Lillegrund* er flyttet til $55^{\circ} 30' 14''$ N. $12^{\circ} 47' 53''$ E.
 7) Den sorte Vager med 1 Ballon og hvidt Bælte S. for *Bredgrund* er flyttet til $55^{\circ} 26' 19''$ N. $12^{\circ} 48' 32''$ E.
 8) Den sorte og hvide Stage med 2 mod hinanden vendte Kegler S. for *Sjollen* er ombyttet med en Stage uden Topbetegnelse. $55^{\circ} 37' 32''$ N. $12^{\circ} 53' 30''$ E.
(Kort Nr. 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 316 og 317.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 53/2987. København 1912.)
- 755. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsvund. Hestehoved-Dyb. Pule fundet.**
 Ifølge Meddelelse fra Lodsinspektøren er der fundet en Pule med 3 m Vand c. 80 m E. for *Grønsvund* Ledefyrlinie. Pullen ligger omtrent 500 m N.-lig for *Hestehoved-Dyb* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost. Omtrentlig Plads: $54^{\circ} 50' 6''$ N. $12^{\circ} 10' 6''$ E.
(Kort Nr. 139 og 228.)
- 756. Danmark. Lille-Bælt. Strib. Taagesignal for Dampfærger forandres.**
 Fra den 15de Maj 1913 vil der ved *Strib* gives Taagesignaler paa følgende Maade, naar Dampfærger afgaar og ankommer:
 1) Ved Fyrpælen paa *Strib-Odde* gives Taagesignal med Haandsirene i Stedet for med Klokke. $55^{\circ} 32' (34'')$ N. $9^{\circ} 45' (36'')$ E.
 2) Fra E.-Molen ved *Strib* N.-lige Dampfærgehavn gives Taagesignal med Klokke i Stedet for med Triangel.
 3) Fra E.-Molen ved *Strib* S.-lige Dampfærgehavn gives Taagesignal med Triangel i Stedet for med Klokke.
(Danske Lods, Side 380. Havne-Lods, Side 129. Fyr-Fort. Nr. 337, 338 og 341.)
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**
- 757. Danmark. Kattegat. Horsens-Fjord. Haldrup Mark. Fyr forstærket.**
 Den 16de Maj 1913 forstærkedes Fortyret i *Haldrup* Mark Ledefyrlinie. c. $55^{\circ} 53' 00''$ N. $9^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ E.
(Fyr-Fort. Nr. 160 b.)
- 758. Danmark. Kattegat. Ebeltoft. Sømærke forandres.**
 Om kort Tid ombyttes den hvide Stage med 1 nedadvendt Kost, som ligger c. 260 m i Retning 321° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Ebeltoft* N.-lige Havns NE-lige Molehoved med en hvid Stage med Halmvisk. Havnen: $56^{\circ} 11\frac{3}{4}'$ N. $10^{\circ} 40\frac{1}{2}'$ E.
(Kort Nr. 211, 227 og 252. Danske Lods, Side 179. Havne-Lods, Side 27. Sømf.-Fort. Side 19.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/651. København 1913.)
- 759. Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Oplysning om Dybde.**
 Dybden i Mundingen af *Anholt* Havn er nu 4 m. N.-lige Ydermoles Hoved: $56^{\circ} 42' 56''$ N. $11^{\circ} 30' 39''$ E.
(Kort Nr. 247. Danske Lods, Side 235 og 236. Havne-Lods, Side 13 og 14.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/175. København 1913.)
- 760. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.**
 I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havneven* $4,5$ m, i *Svanholm-Løb* $1,8$ m, i *Kobbers-Løb* $2,6$ m, i *Salthundeholm-Løb* $3,0$ m, i *Gaasholm-Løb* $1,6$ m. Der er saaledes for Tiden $3,0$ m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: $56^{\circ} 43' 00''$ N. $8^{\circ} 13' 00''$ E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

761. Tyskland. Nordergründe. Opmaalingstønder inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1953. Berlin 1913.)

Opmaalingstønderne, som var udlagt paa *Nordergründe*, er atter inddraget. *Nordergründe*: 53° 56³/₄' N. 8° 00' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/680. København 1913.)

762. Tyskland. Weser. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1953. Berlin 1913.)

I. I *Weser* Farvand er følgende sorte Spidstønder flyttet og ligger nu saaledes: 1) Nr. 15 i 13₈ m Vand paa 53° 43' 17" N. 8° 23' 32" E. 2) Nr. 16 i 5₇ m Vand paa 53° 42' 25" N. 8° 24' 06" E. 3) Nr. 17 i 5₉ m Vand paa 53° 41' 34" N. 8° 24' 37" E. 4) Nr. 18 i 5₅ m Vand paa 53° 40' 46" N. 8° 25' 06" E.

II. I nedre *Fedderwader* Farvand er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: De sorte Spidstønder 1) Nr. 1 i 8 m Vand paa 53° 42' 28" N. 8° 17' 34" E. 2) Nr. 1 a i 6₃ m Vand paa 53° 42' 10" N. 8° 18' 51" E. 3) Nr. 2 i 7₈ m Vand paa 53° 41' 48" N. 8° 20' 38" E. De røde Stumpstønder 4) B med Kugletopbetegnelse i 6₅ m Vand paa 53° 41' 28" N. 8° 20' 35" E. 5) E i 6₅ m Vand paa 53° 39' 42" N. 8° 23' 28" E. 6) Den rød-sortte Baaketønde med Kors i 6 m Vand paa 53° 41' 52" N. 8° 18' 53" E.

III. I øvre *Fedderwader* Farvand er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: De sorte Spidstønder 1) F 1 i 7₁ m Vand paa 53° 40' 30" N. 8° 20' 18" E. 2) F 2 i 3₄ m Vand paa 53° 40' 09" N. 8° 20' 51" E. 3) F 3 i 4₆ m Vand paa 53° 39' 51" N. 8° 21' 53" E. 4) F 4 i 3₁ m Vand paa 53° 39' 23" N. 8° 22' 20" E. 5) F 7 (tidligere F 6) i 6₆ m Vand paa 53° 37' 09" N. 8° 21' 16" E. De røde Stumpstønder 6) F 4 i 7 m Vand paa 53° 40' 47" N. 8° 19' 15" E. 7) F B i 6₅ m Vand paa 53° 40' 22" N. 8° 20' 06" E. 8) F C i 3₅ m Vand paa 53° 40' 05" N. 8° 20' 45" E. 9) F D i 7₂ m Vand paa 53° 39' 46" N. 8° 21' 44" E. 10) F E i 5₇ m Vand paa 53° 39' 19" N. 8° 22' 06" E. 11) F H (tidligere F G) i 5₄ m Vand paa 53° 37' 05" N. 8° 21' 09" E. Tønderne F 1 a og F B 1 er inddraget. Løbet er stadig Forandringer underkastet, saa det maa besjæles med Forsigtighed.

763. Tyskland. Weser. Kleiniensiel. Fyrs Brændetid.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1956. Berlin 1913.)

Kleiniensiel Ledelyr brænder fremtidig fra Iøde September til 1ste Maj. c. 53° 26' 6" N. 8° 28' 8" E.

764. Tyskland. Ems. Tønder flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1958. Berlin 1913.)

Paa Grund af Forandring af Farvandet er Tønde W E i *Westereims* flyttet og ligger nu i 10 m Vand paa 53° 35' 11" N. 6° 34' 57" E.

765. Holland. Zuiderzee. Marken N.E. Vrag uskadeliggjort.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 91/863. 1-Gravenhage 1913.)

Vraget af Tjalken, der var sunket paa 52° 29' 10" N. 5° 10' 00" E, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/485. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

766. Atlanterhavet. Is-Patrouilleskib.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 17/1979. Berlin 1913.)

For at observere Isgrænsen ved *Newfoundland*s Bankerne og paa Dampskibsruterne er en af de *amerikanske* Tolddkuttere *Seneca* eller *Miami* indtil Juli 1913 eller om nødvendigt længere stationeret i *Atlanterhavet*.

De skal undersøge E-, S- og W-Grænsen for Isen og afgiver radiotelegrafiske Meldinger derom til følgende Tider, svarende til Meridianen paa 75° W.

a) Kl. 6 Em. afgives med 600 m Bølgelængde en Meddelelse til de Skibe, som er inden for Stationens Rækkevidde. Meddelelsen gentages 3 Gange med 2 Minutters Mellemrum.

b) Kl. 6 t. 15 m. Em. ligesom under a, men med 300 m Bølgelængde.

c) Kl. 9 Em. afgives Meddelelse om Isgrænsen til *Branch Hydrographic Office* i *New York*. Man forsøger at give direkte Meddelelse til Radiotelegraf-Stationerne i *Newport* eller *Boston*; er dette ikke muligt, afgives Meddelelsen ved Hjælp af en eller anden dettil skikket Dampet til Radiotelegraf-Stationen i *Canada*.

d) Meddelelse om Is afgives ogsaa til ethvert Skib, som kan faa Forbindelse med Stationskibet.

Meddelelsene afgives paa *Engelsk*, saa kort som muligt, i følgende Orden: 1) Is (Bjerg eller Mark). 2) Dato. 3) Klokketiet (75° W.). 4) Br. 5) Lgd. 6) Andre Oplysninger, om nødvendigt.

Skibene aflæser hinanden hver 14de Dag. *Miami*, hvis Kaldesignal er N R Q, har 300, 600 og 725 m Bølgelængde, og *Seneca*, hvis Kaldesignal er N R E, har 300, 600 og 750 m Bølgelængde.

767. Frankrig. Gironde. Passe du Nord. Barre à l'Anglais. Tønder flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 176/1096. Paris 1913.)

I *Passe du Nord* er følgende Tønder flyttet paa Grund af Forandringer i Farvandet:

1) Den sorte Spidstønde Nr. 7 med Cylinder, S. O. de la Barre à l'Anglais, er flyttet 450 m i Retning 180° (mislv. S. t. W. 1/4 W.) og ligger nu paa 45° 40' 09" N. 1° 13' 15" W.

2) Den sorte Lystønde Nr. 9, S. E. de la Barre à l'Anglais, som viser rødt, fast Lys, er flyttet 1100 m i Retning 127 1/2° (mislv. SE. 5/8 S.) og ligger nu paa 45° 39' 35" N. 1° 10' 27" W.

768. Frankrig. Gironde. Saint-Georges de Didonne. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 178/1112. Paris 1913.)

Saint-Georges de Didonne Fyr er nu forandret til et hvidt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 180° gennem 0° til 55°. Lysevne: 4 Sm. I øvrigt uforandret. 45° 35' 53" N. 1° 00' 24" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/2601. København 1912.)

769. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Jamaica Bugt. Roekaway Inlet. Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1063. Washington 1913.)

Roekaway Inlet West Way Outer Lys- og Klokketønde 1 R I viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mærke 1 s. c. 40° 31 1/2' N. 73° 54 1/2' W.

770. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Coney Island Point. Lys- og Klokketønde forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1064. Washington 1913.)

Coney Island Point Lys- og Klokketønde Nr. 4 viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mærke 1 s. 40° 34' 17" N. 74° 00' 44" W.

771. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Rappahannock Floden. Mill Creek. Fyr tændt. Baake nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1069. Washington 1913.)

Paa *Parrot Island Shoal* Baake er tændt et hvidt, fast Fyr. 37° 35' 10" N. 76° 24' 50" W.

Mill Creek Baake er nedlagt.

772. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Roanoke Sund. Shallow-bag Bay Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 16/1078. Washington 1913.)

Shallowbag Bay Fyr er nedlagt. 35° 56' 30" N. 75° 39' 30" W.

Korta eller
Bogge Nr.

R	974	Mediterranean, Malta. — Valetta harbours.
R	3335	Newfoundland. — Approach to Strait of Belle Isle.
R	264	Cochin China. — Kin hon or Thi nai harbour, etc.
R	776	Cochin China. — Tsieng mun to Tra ko island.
+	149	Africa, west coast. — Approach to Old Calabar.
<i>Frankrig:</i>		
R	972	Passes de la riviere de Tréguier.
R	3333	Baies de Philippeville et de Stora.
R	5107	De Saint-Valéry-en-Caux au cap Gris-Nez.
<i>Holland:</i>		
N	135	Westkust Sumatra. Singkel tot Padang en nabijliggende eilanden. 1 : 500 000.
<i>Tyskland:</i>		
N	505	Mittelmeer, Westküste von Italien: Punta Lividonia bis Capo Circeo. 1 : 250 000.
N	507	Mittelmeer, Westküste von Italien: Golf von Policastro bis Strasse von Messina. 1 : 250 000.
N	446	Atlantischer Ozean, Ostküste von Nord-Amerika: St. Lawrence Golf. 1 : 1 000 000.
R	79	Ostsee, Russische Küste: Finnischer Meerbusen 1 : 400 000.
R	261	Englischer Kanal, Englische und Französische Küste: Beachy Head bis Dungeness, Fécamp bis Gris-Nez. 1 : 150 000.
R	270	Englischer Kanal, Südküste von England: Hafen von Poole. 1 : 20 000.
N	494	Mittelmeer, Südküste von Frankreich: Cette bis Marseille. 1 : 150 000.
N	498	Mittelmeer, Küste von Frankreich und Italien: Cap Camarat bis San Remo. 1 : 150 000.
N	398	Nördlicher Indischer Ozean. 1 : 8 000 000.
N	444	Atlantischer Ozean, Ostküste von Nordamerika: Newfoundland, Nördlicher Teil. 1 : 600 000.
N	528	Westindien: Golf von Mexico, Östlicher Teil. 1 : 1 000 000.
N	536	Westindien, Karaisches Meer: Panama-Kanal bis Cabo Gracias à Dios. 1 : 900 000.
N	537	Atlantischer Ozean, Nordostküste von Südamerika: Orinoco-Mündung bis Cap d'Orange 1 : 1 000 000.
R	142	Ostsee, Deutsche Küste: Gewässer um Rügen, Südlicher Teil (Greifswalder Bodden). 1 : 75 000.
R	119	Nördlicher Atlantischer Ozean, Westküste von Afrika: Hafen von Duala. 1 : 15 000.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Maj 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	110 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	110	110 ¹ / ₂
Danmark	108 ¹ / ₂ — 109	108 ³ / ₄	109
Norden	115 — ¹ / ₂	115	115 ¹ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	116 ³ / ₄ — 117 ¹ / ₄	116 ³ / ₄	117 ¹ / ₄
Dannebrog	125 ¹ / ₂ — 126	125 ³ / ₄	126
Skjold	103 ³ / ₄ — 104	103 ³ / ₄	104
Urania	40 — ¹ / ₄	40	40 ¹ / ₂
Neptun	123 — ¹ / ₄	122 ³ / ₄	123
Dampsk. af 1896	123 ¹ / ₂ — 123 ³ / ₄	123 ¹ / ₂	123 ¹ / ₂
Hejmdal	126 — ¹ / ₂	126	126 ¹ / ₄
Østasiatiske	—	127 ³ / ₄	128 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsean	—	—	—
Gorm	124 ¹ / ₂ — ³ / ₄	124 ¹ / ₄	124 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	80	80	80 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 ³ / ₈ foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 ³ / ₈ Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ³ / ₈ Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ uops. Stats	—	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.	—	88	85
3 ¹ / ₂ Kbhvn.s Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4 ³ / ₈ — — 2. Serie	—	93	95
4 ³ / ₈ — — 1.	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Østif. Kreditf.	6.	89	89 ¹ / ₂
4 ³ / ₈ — — 7.	—	91	93
3 ¹ / ₂ Landkreditk.	3.	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4 ³ / ₈ Østif. Kreditf.	9.	90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	142 ¹ / ₄	144
Privatbank	—	103 ¹ / ₄	103 ¹ / ₂
Landmandsbank	137 ³ / ₄	137 ¹ / ₂	137 ³ / ₄
Handelsbank	142	141 ³ / ₄	142 ¹ / ₂
Grundejerbank	14 ³ / ₄	14 ¹ / ₂	15
Burm. & Wain	—	87	87 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	112	111 ³ / ₄	113
Sukkerfabr.	229 ¹ / ₂ — ¹ / ₂	229 ¹ / ₄	229 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	215 ¹ / ₂ — 216	215 ¹ / ₄	216

Vekselkursen d. 7. Maj 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Maj 1913.

Russiske Noter	215.45
4 ³ / ₈ Russiske Consols	88.30
3 ³ / ₈ Boden Kredit	86.80
5 ³ / ₈ Mexikanske 1899	97.90
5 ³ / ₈ Rumænske Stats	99.40
4 ³ / ₈ — — 1890	92.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 308,000, „Danmark“ 52,000, „Norden“ 100,000, „Carl“ 76,000, „Dannebrog“ 160,000, „Skjold“ 20,000, „Urania“ 16,000, „Dampskib. af 1896“ 72,000, „Hejmdal“ 52,000, „Gorm“ 40,000, „Neptun“ 32,000, „Dansk-russisk“ 100,000, „Østasiatisk“ 172,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 521. China, Gulf of Pe Chih. Taku har—Wreck in approach. Position. At a distance of about one mile, 25° 50' S. 79° W. Mag., from Taku light-vessel. Lat. 38° 56½' N., long. 117° 52' E. Description. Sunken lighter with a least depth of about 10 feet over her. Note. A depth of 10 feet, marked "Wreck (1913)" and "Position approximate", has been placed on the charts in the position given above. Variation. 4° W. (Notice No. 521 of 1913, dated 24th April.)

Charts affected. No. 2653, Pei-lo or Peking river, sheet I. No. 598, Li-tsin ho to Ning hai. Publication. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 494.

No. 525. China Sea, Banka Strait—Kalian Pass. Karang Haji—Alteration in position of buoy. New position. On northern side of 2-fathom patch (shown on charts as a rock with less than 6 feet over it), at a distance of 7 cables, eastward, from former position. Lat. 2° 57' 3" S., long. 105° 6' 40" E., on chart No. 3471. Description. A white conical buoy with ball as topmark. (Notice No. 525 of 1913, dated 24th April.)

Charts affected. No. 3471, Banka strait. No. 2597, Banka strait. No. 2757, Banka strait to Singapore. No. 2149, Banka and Gaspar straits. Publication. China Sea Directory, Vol. I, 1906, page 478.

No. 535. Red Sea, Eastern Shore. Lobeiya approach—Existence of a shoal. Position. Southward of Nash shoal. Lat. 13° 55½' N., long. 42° 38½' E. Depth. About 2½ fathoms. Note. Nash shoal and the northernmost of the Danayir islands, which completely cover at high water, have been altered to drying sand banks on the charts. (Notice No. 535 of 1913, dated 26th April.)

Charts affected. No. 84, Red sea, sheet IV. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 357.

og 1/3 bydes til London, medens der fra Libau eller Windau fan faas c. 11/ Havrebasis til Rotterdam, 1/ London, 1/1 Antwerpen, 1/3¼ Rouen. Fra Riga, noteres for D. B. og Dellingboards 22/ Grangemouth, 23/6 London, Hfl. 11 Rotterdam, 13½ Delfzyl, Frcs. 28 Antwerpen, 30 Rouen, 36—37 Bordeaux. Hør Frcs. 22 Ghent, 23 Dunkerque. For prompt Lastning noterer Petersborg Mk. 23½ pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 25/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn, men pr. senere kan der betinges mere.

Kulfragterne. Fra Firth of Forth 5/6 à 5/9 til Kronstadt, 5/3 Libau (1,700), 5/6 Åbo (1,500), 4/9 Swinemünde (2,000), 5/ Kiel (1,900), 4/6 Nordnorge (1,300), 10/6 Port Said (3,600). Fra Tynen eller Blyth 5/4½ Archangel (1,700), 5/9 Sundsvall (1,450). 5/6 à 5/9 Kronstadt, 4/7½ Pillau (2,200), 4/9 Memel (1,400). 5/6 Bordeaux (2,400), 9/4½ Neapel (4,700 med 700 Tons daglig Losning), 11/9 Tunis (2,400 med 300 Tons daglig Losning). Fra Hull 5/3 à 5/4½ Kronstadt, 5/3 à 5/6 Riga eller Pernau, 5/1½ Kiel (1,250). Fra Cardiff eller Newport 7/3 Lissabon (1,500), 10/6 Valencia (1,450), Frcs. 11 Algier, 10/6 Barcelona, 9/6 à 9/7½ Genua, Spezia eller Savona, 11/ Venedig, 8/6 Malta, 10/6 Piræus, 9/6 Port Said, 9/ Las Palmas, 17/6 à 18/ Rio Janeiro, 18/3 à 18/6 River Plate.

Skrevet den 6. Maj 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet i det væsentligste uforandret fra sidste Uge. Danmark og Tyskland udbyder fremdeles nogle Kornlaster til England og Kontinentet samt Cement og andre Laster til Finskebugt og Bottenhavene tjenlige til Kombination med Trælaster; Bottenhavene ligger uforandret med Laster nok for den fragtlørdige Tonnage. Rusland har derimod kun faa Laster i Markedet, medens Vestsverig og Østnorge søger Tonnage

i forskellige Retninger med lidt Bedring for Islaster, som dog er af liden Interesse paa Grund af større Svind.

Returfragter Vest fra og Mellenrigslaster ligger ogsaa uforandrede saavel for Kul som Claylaster, men Tønnen paa enkelte Kulhavne og Cornwall er ret lang. Raterne for Kul til danske Havne er uforandret 7½ à 8½ £. og for Clay til Østersøhavne 8 à 10/ pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe har Fragtmarkedet i det store og hele ikke forandret sig væsentlig. Nordtyskland noterer Königsberg 5 M., Colberg 4½ M., Rostock 3¾ M., Stralsund 3½ M. Fra Stettin lyder Beretningerne ikke saa gunstige, da der skal være udbrudt Strejke i Kulgruberne og Afskibning af Kul derved standset, hvilket selvfølgelig vil influere paa andre Udbud fra denne Plads. Sverig er nærmest uforandret med rigelig Tilbud baade med Lervarer fra Sundhavnene, hvor Tønnen endnu skal være ret lang, saavel som med Stenlaster til Østersøen, dog er Halmstad ret stille. Norge er lige flov. Af Feldspath sluttedes til Hamburg 6 M. og til Stettin noteres 5 M., men det er vanskeligt at gennemføre disse Forretninger. Danmark er fra Provinserne ualmindelig rolig, ogsaa med Cement og Kalksten er det mindre livligt. Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Åhus, Odense 14 Øre, Landskrona 9 Øre, Vejle 14 Øre, Majs til Frederikssund 13 Øre samt Oljekager til to Limfjordshavne 24 Øre. Det er atter stille. Der ventes et Par Majsdamper i Ugens Løb, men hidtil er der kun udbudt ganske enkelte Ladninger derfra.

Havarier og Forlis.

Viking, Galease af Fredriksstad, kom paa Rejsen til Struer med en Ladning Træ paa Grund ved Hals.
Anne Christine, Fiskekutter af Frederikshavn, kængrede den 30. f. M. under en Tordenbyge ud for Hanstholm og sank.

Besætningen blev reddet. Svitzers tilkaldtes. Kutteren er senere blevet hævet og indbragt til Frederikshavn.

Iduna, svensk Skonnert, kom den 30. f. M. paa Rejsen fra Odense til Halmstad paa Grund paa Hatterevet ved Samsø. Skibet, der er tæt, er med Assistance kommet flot og ind til Kallundborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Hr. Wood, Skinner & Co. Værft ved Bill Quay on Tyne er fornylig en Staal-Skrudlamper »Sevilla« løbet af Stabelen, og samtidig er der foretaget Prøvetur med et Søsterskib til samme. Damperen »Salamanca«. Begge Skibe er blevet bygget for Hr. O. Thoresens Regning i Kristiania og er bestemt til Frugt fart paa de Kanariske Øer. Skibene er forsynet med en betydelig Vandballast, anbragt dels i den dobbelte Bund og dels i Tanke For og Agter, endvidere med elektriske Installationer samt et særligt Ventilations-system og de nyeste Indretninger til hurtig Ind- og Udlastning, deriblandt dobbelte »Derricks« af Mannesmans Staalrør ved hver Luge. Skibene, der skal kunne holde en jævn Fart, har tillige en Del Passagerkahytter.

Begge Skibes Maskiner er leveret af »The Northumberland Engine Works«, Wallsend-on-Tyne, of the North Eastern Marine Engineering Co. Ltd., Wallsend & Sunderland, af Fabrikens nyeste Triple Ekspansions-Maskiner med Cylindre paa 19—31 og 51 Tommer og 36 Tom. Stempelslag. Dampen faas fra to store Kedler, forsynet med Schmidts Overheder.

Prøveturen foretog i alle Maader heldigt med en Gennemsnitsfart af 11 Knob.

»Sevilla« er det fjerde Skib til Hr. Thoresen, som hos North Eastern Marine Engineering Co. bliver forsynet med Schmidts Overheder, hvilket viser at Overhedernes gunstige Resultater bliver meget paaskønnet.

Siden North Eastern Marine Engineering Co. for to Aar siden fik Eneret, for Englands Nordøstkyst paa dette System, er ikke mindre end 11 Skibe, baade med Triple- og Quadruple Ekspansions-Maskiner, med fra 1.000 til 5.000 H. K., blevet forsynet dermed, og Overhederen bliver for Tiden anbragt i syv andre Skibe. Resultatet har været godt i alle Tilfælde, og Overhederen kan ogsaa anbringes i ældre Skibe, hvad der betyder en Dampbesparelse af c. 15 pCt. for Triple Ekspansions-Maskinens Vedkommende.

Gennem Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn, Kjøbenhavn, solgtes i disse Dage den kobberforbudede Skonnert »Wenonah« af Porsgrund, 247 Reg.-Tons, 150 Standard, bygget i Amerika 1875, Klasse norsk Veritas, til Kaptajn G. A. Persson i Nyköping, Kjøbesum 11.000 Kroner.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 1/5. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 1/5. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 2/5. — Anglo Dane, Pape, ank. Riga 6/5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. hertil 7/5. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 24/4. — Arkansas, Petersen, pass. Dundee 22/4. — Arno, Fischer, ank. hertil 5/5. — Aurora, Gommese, afg. Catania 7/5. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Antwerpen 30/4. — Beira, Mortensen, ank. hertil 19/4. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 5/5. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 26/4. — Chr. Broberg, Henriksen, afg. Algier 5/5. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 5/5. — Christiaussund, Andresen, ank. Trondhjem 5/5. — Dagmar, Mueller, pass. Gibraltar 6/5. — Dania, Jørgensen, afg. Filadelfia 3/5. — Douro, Sørensen, ank. Dunckerque 3/5. — Ebro, Lunge, afg. Sevilla 6/5. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra 5/5. — Florida, Andersen, pass. Madeira 24/4. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 5/5. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 6/5. — Hengest, Munk, afg. herfra 6/5. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 6/5. — I. C. Jacobsen, Godfredsen, afg. herfra 6/5. — Jolantha, Kyllbeck, ank. hertil 6/5. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 2/5. — Kiew, Tønnesen, pass. Brunshüttel 7/5. — Loire, Caignou, ank. Petersborg 4/5. — Louise, Svan, ank. London 5/5. — Louisiana, Jon Jørgen, afg. Boston 16/4. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Gibraltar 6/5. — Minsk, Harder, ank. hertil 3/5. — Morsø, Nellemann, pass. Holtenau 6/5. — Nicolai II, Myhldorf, pass. Dartmouth 5/5. — Nordjylland, Søeberg, ank. hertil 6/5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 3/5. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 30/4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 30/4. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 1/5. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 1/5. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 24/4. — Romny, Bøgvad, ank. Petersborg 4/5. — Saga, Hansen, afg. Cadix 5/5. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 5/5. — Seine, Le Dizes, afg. Rochelle 6/5. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 22/4. — Thyra, Dam, afg. hertil 7/5. — Tiber, Bech, ank. Swansea 30/4. — Tomsk, Wiberg, afg. Petersborg 6/5. — Tula, Ther-

kildsen, ank. Petersborg 6/5. — Tyr, Thaning, afg. herfra 6/5. — United States, Gøttsehe, afg. Kristianssand 3/5. — Viking, Tramp, afg. Madeira 6/5. — Virginia, Ørsted, afg. Filadelfia 23/4.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, ank. Petersborg 3/5. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 1/5. til Riga. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 25/4. — Russ, Petersen, afg. Blyth 30/4. til Campbellton. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Santa Fé 21/4. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Savona 3/5. til Trapani. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Blyth 5/5. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 27/4. til Riga. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Rosario 29/3. til Avonmouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Buenos Aires 5/5. — Nawa, Dahl, ank. Trelleborg 1/5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Barry 5/5. til Dakar. — London, Bom, afg. Aleksandria 5/5. til Odessa. — Paris, Tholander, ank. Nørre Sundby 3/5. — Bryssel, Kaas, ank. Kjøbenhavn 30/4.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barbados 9/4. — Wien, Bock-Hansen, afg. Rio de Janeiro 22/4. til Libau. — Roma, v. Thun, ank. Manchester 5/5.

Torm. Gudrun, Sonneisen, ank. Genua 1/5. — Sara, Jensen, ank. Horsens 6/5. — Helene, Sørensen, ank. Frederikshavn 4/5. — Ragnhild, Schultz, ank. Boness 6/5. — Valborg, Hansen, ank. South Shields 2/5. — Sjælland, Svarrer, afg. Rouen 5/5. — Estrid, Hansen, afg. Frederikshavn 29/4. — Agnete, Dam, ank. Tynen 29/4. — Gunhild, Hansen, ank. Emden 2/5. — Hermia, Farup, ank. Eshjerg 4/5. — Elise, Jørgensen, ank. Ghent 2/5.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Örnkjöldsvik 30/4. — Thorvald, Olsen, afg. Cardiff 6/5. — Nordpol, Holst, pass. Holtenau 4/5.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Riga 5/5.

Orion. Erik, Hansen, pass. Hirtshals 6/5. p. R. t. Riga.

Urania. Polarstjerne, Nielsen, ank. Aguillas de Cuba 6/5. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Barbados 4/5. — Urania, Clausen, ank. Newcastle 1/5.

Nordse. Kronprins Frederik, Andresen, ank. Preston 3/5.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 3/5. — Europa, Hansen, ank. Newport 30/4. — Frankrig, Friis, ank. Tampigo 6/5. — Tyskland, Danstrup, afg. Cuba 19/4.

Dampskibsselskabet af 1911. Alf, Clausen, ank. Kjøbenhavn 6/5.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja afg. Newcastle 3/5.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff afg. Harstad 2/5.

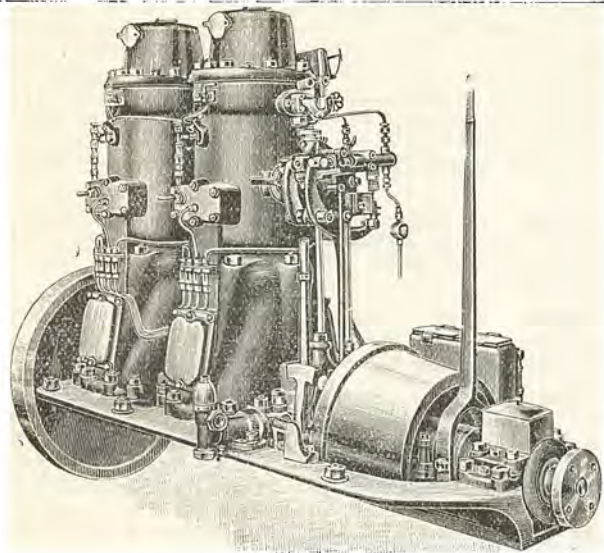
Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 2/5. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 9/4. — Rinfaxe, Weichardt, afg. Kjøbenhavn 30/4. til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni. Samui afg. Port Said 5/5. hjemg. — Bintang ank. Singapore 6/5. hjemg. — Bandon pass. Perim 5/5. urg. — Pangan afg. Colombo 28/4. hjemg. — Selandia afg. Antwerpen 6/5. udg. — Jutlandia pass. Ushant 6/5. hjemg. — Siam afg. Antwerpen 1/5. udg. — Tranquebar ank. Kjøbenhavn 5/5. — Cathay afg. Singapore 3/5. udg. — Indien afg. Wladivostok 3/5. hjemg. — Kina afg. Coronel 20/4. udg. — Arabien afg. Tenerife 24/4. udg. — Chumpon afg. Durban 23/4. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. Portland 24/4. hjemg. — St. Croix ank. London 28/4. hjemg. — St. Jan afg. Paramaribo 22/4. hjemg.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Petersborg 29/4. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 3/5. p. R. t. Kronstadt. — Eleonora Mærsk ank. Nantes 4/5. — Laura Mærsk afg. St. Vincent 2/5. p. R. t. Nantes. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn 3/5. p. R. t. Riga. — Peter Mærsk afg. Kronstadt 2/5. — Sally Mærsk pass. Lizard 4/5. p. R. t. Rotterdam. — Høneborg ank. South Shields 27/4. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 4/5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Methil 28/4. — Amalienborg afg. Riga 2/5. — Brattingsborg ank. Marseille 29/4. — Børglum ank. Bordeaux 30/4. — Dansborg ank. Cardiff 18/4. — Elsborg afg. Bougie 1/5. — Esrom ank. Pola 29/4. — Flynderborg pass. Brunshüttel 4/5. — Frederiksborg ank. Hull 1/5. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 5/5. — Gurte ank. Penarth 30/4. — Hammershus ank. Albany 22/4. — Harrildsborg ank. Windau 3/5. — Hundborg ank. Lübeck 26/4. — Jelling afg. New York 29/4. — Jømsborg pass. Holtenau 3/5. — Jungshoved pass. Suez 3/5. — Jægersborg pass. Skagen 4/5. — Kallundborg ank. Garston 1/5. — Kalo ank. Kristinestad 4/5. — Klampenborg afg. Thamshavn 1/5. — Kronborg afg. Bahia Blanca 1/5. — Lejre afg. Baltimore 14/4. — Marselisborg ank.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

h. n. repræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Paa de den 4. og den 19. ds. afholdte Generalforsamlinger er det enstemmig besluttet, at give Lovenes § 9 følgende Tilføjeelse:

»Det bekendtgøres snarest muligt efter den ordinære Generalforsamlings Afholdelse tre Gange i Bladet om og hvilket Udbytte der udbetales til Aktionærerne for det afsluttede Aar.

Hvis en Aktionær derefter ikke har hævet sit Udbytte senest fem Aar efter Afholdelsen af den Generalforsamling, som har fastsat Udbyttet, hjemfalder dette til Aktieselskabets Kasse som Selskabets lovlige Ejendom.

For Udbytte, som endnu ikke er hævet for Aaret 1909 eller tidligere Aar, træder denne Bestemmelse i Kraft den 1. Januar 1915.«

Kjøbenhavn, den 19. April 1913.

Bestyrelsen.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Buenos Aires 25./4. — Næsborg ank. Stettin 1./5. — Randedsberg ank. Kjøbenhavn 4./5. — Silkeborg ank. Kronstadt 1./5. — Skanderborg ank. Riga 3./5. — Skjoldborg pass. Sagres 28./4. — Skodsborg pass. Sagres 1./5. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 5./5. — Stegelborg pass. St. Thomas 28./4. — Stjerneborg ank. Memel 2./5. — Søborg afg. Huelva 3./5. — Taarnborg ank. Hull 3./5. — Ulfborg ank. Newcastle 3./5. — Uranienborg ank. Huelva 28./4. — Vordingborg afg. Windau 3./5. — Ørkild afg. Venedig 30./4.

Ærø. Enigheden, Jensen, ank. Sundsvall 3./5. — Energi, Jensen, ank. Leith 29./4. — Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 4./5.

Thurø. H. A. Hansen, Hansen, ank. Riga 2./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Karlskrona 6./5. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 30./4. — Elna, Rathje, afg. Trapani 25./5. — Therese, Pedersen, afg. Carlotorte 30./4. — Harriet, Larsen, afg. Oran 30./4. — Dagny, Therkildsen, afg. Gefle 6./5. — Simone, Møller, afg. Gefle 6./5. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 1./5. — Vera, Riso, afg. Houdon Dock 3./5. — Daisy, Jørgensen, afg. Oscarshavn 24./4. (reparerer). — Anine, Leth, afg. Håstan 6./5. — Kamma, Løffer, ank. Bolstad 26./4. — Betty, Lagesen, ank. Granville 3./5.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Reykjavik 3./5. — Nelly, Clausen, pass. Skagen 6./5. til Helsingborg. — Fanny, Eriksen, afg. Swansea 1./5. til Lissabon. — Lilly, Bang, afg. Mariager 3./5. til Burntisland. — Alexy, Sørensen, pass. Helsingør 5./5. for Helsingfors. — Dagny, Mikkelsen, ank. Stugsund 3./5. — Mary, Duhn, afg. Helsingfors 5./5. til Wiborg.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, afg. Hernösand 6./5. til Palma. — Norma, Degen, pass. Helsingør 6./5. for Tanger. — Inger, Schiff, afg. Åbo 6./5. til Spjutsund. — Nancy, Pedersen, ank. Blyth 6./5. — Nexos, Basse, afg. Hernösand 5./5. til Sundsvall. — Hebe, Gregersen, ank. Antwerpen 5./5. — Olga, Christensen, afg. Rivasella 5./5. til Rotterdam. — Stella, Larsen, afg. Burriana 5./5. til Hamburg. — Nautik, Nielsen, pass. Kopervik 5./5. for Nørre Sundby. — Marie, Nielsen, ank. Sunderland 1./5. — Ulla, Hansen, afg. Grangemouth 5./5. til Åbo. — Johanne, Thøgersen, ank. Peterhead 4./5. — Nora, Lauritsen, afg. Gandia 4./5. til Lissabon. — Laura, Lund, pass. Sagres 4./5. for Aguilas. — Polly, Mathiasen, ank. Sundsvall 4./5. — Thyra, Jessen, pass. Gibraltar 4./5. for Valencia. — Gerda, Iversen, ank. Hull 4./5. — Ellen, Hansen, ank. Malaga 3./5. — Rigmor, Uldall, ank. Kjøbenhavn 2./5. — Bodil, Jensen, ank. Kjøbenhavn 2./5.

Søjskibe.

Rønne. Magnus, Hansen, ank. Kalmar 28./4. — Freja ank. Wolgast 29./4. — Amalie ank. Aarhus 29./4. — Lilli, Holm, ank. Kjøbenhavn 30./4. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 30./4. — John Hintz, Knudsen, ank. Rügenwalde 2./5.

Ærø. Thyra, Hansen, ank. Falmouth 28./4. — Mars, Stegmann, ank. Willsvorfolk 28./4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Liban 28./4. — Fuglen, Schmidt, ank. Newcastle 29./4. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Drammen 29./4. — Forældres Minde, Christensen, ank. Kolding 29./4. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 29./4. — Dannebrog, Bager, ank. Rio Grande 26./4. — Kiana, Christensen, ank. Drobak 30./4. — Thor, Petersen, afg. Maracaibo 28./4. til Hamburg. — Hebe, Clausen, ank. Vestervik 28./4. p. R. t. Fraserburgh. — Apollo, Albertsen, ank. Travemünde 30./4. — Sophie, Møllmann, ank. Stralsund 30./4. — Marie, Østermann, ank. Eekernfærde 29./4. — Atlantic, Rasmussen, ank. Norrköping 30./4. — Gertrud, Christensen, ank. Faskrudsford 1./5. — Marthing, Friis, ank. Scarsborough 30./4. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Christiane, Petersen, ank. Göteborg 1./5. — Amor, Hansen, ank. Aarhus 1./5. — S. L. Weber, Christensen, ank. Falkenberg 2./5. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Danzig 2./5. — Arken, Christensen, ank. Mayagan 29./4. — M. Hay, Petersen, er ank. Fredriksstad. — Skandia, Fabricius, ank. Frederikshavn 3./5. — Argo, Clausen, ank. Kanada 2./5. — Yrsa, Hansen, ank. Eyrbakka 3./5. — Pampa, Svendsen, ank. Swinemünde 2./5. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 3./5. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Londonderry 2./5. — Th. Lohse, Boye, ank. Aberdeen 3./5. — Aecia, Jensen, ank. Huvudskär 3./5. — Mary, Friis, ank. Husavik 3./3. — Lauritz, Folmer, ank. Rønneby 5./5. — H. C. Grube, Svane, ank. Dakar 5./5. — Søstrene, Christensen, pass. Buenos Aires 4./5. p. R. t. Colon. — Abba, Petersen, ank. Hesnæs 3./5. — Venus, Weber, ank. Riga 4./5. — Anne, Hansen, ank. Pillau 5./5. — Mary, Andersen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — Nathalia, Eriksen, ank. Samsø 5./5.

Svendborg. Noah, Jørgensen, ank. Karrebæksminde 20./4. — Britannia, Rasmussen, ank. Stettin 23./4. — Solon, Rask, ank. Karlskrona 23./4. — Yrsa, Sørensen, ank. Aalborg 24./4. — Rossing, Larsen, ank. Sundsvall 23./4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Charlestown (C.) 25./4. — I. Kofoed, Andersen, ank. Gefle 24./4. — Martin Nilsson, Jensen, ank. Stettin 23./4. — Peter, Hansen, ank. Aarhus 26./4. — Mercur, Lund, ank. Appledore 25./4. — Triton, Hansen, ank. Sunderland 26./4. —

I. M. Nielsen, Mortensen, ank. West Hartlepool 25./4. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Boness 26./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kalundborg 26./4. — Niels, Nielsen, ank. Kristiania 28./4. — Carl, Clemmensen, ank. Rostock 27./4. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Hernösand 27./4. — Helge, Nielsen, ank. Leith 29./4. — Alfred, Clausen, ank. Aalborg 28./4. — Marie, Nielsen, ank. Newcastle 29./4. — Valborg, Rasmussen, ank. South Alsea 30./4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Sundwall 30./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Sundwall 30./4. — Fylla, Hansen, ank. Göteborg 30./4. — Kamma, Fisker, ank. Sundwall 1./5. — Brita, Jensen, ank. Rønne 2./5. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Conway 2./5. — Minerva, Fuglsang, ank. Poole 1./5. — Libra, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Ruth, Falentin, ank. Vestmanna 2./5. — Urda, Skov, ank. Södertelje 2./5. — Rotha, Jensen, ank. Ærøkjøbing 3./5. — Fulvia, Petersen, ank. Folkstone 3./5.

— Skjold, Larsen, ank. Havnefjord 3./5. — Ragnhild, Wilde, ank. Burnt Island 3./5. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Fowey 3./5. — Galathea, Jensen, ank. Hull 4./5. — Althea, Hansen, ank. Boston 5./5. — Pampa, Jensen, ank. Hernösand 4./5. — Gæa, Petersen, ank. Aalborg 3./5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Åhus 4./5. — Anna, Fisker, ank. Redou 5./5. — Cornwall, Petersen, ank. Raumo 3./5.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 8. Maj 1913. — Comité maritime international. — Sø- og Handelsretsdom. — Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevesen. — Vejrovsigt over Nordatlantikerhavet for Maj Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes paa Finse Hotel ved Bergensbanen (Norge) **Lørdag den 28de Juni** førstkommande Kl. 5 Eitmd.

(H. O. 507.)

BESTYRELSEN.

TIL SALG.

Motorskibet „Skarø“, Person-, Gods- og Kreaturbaad, Brutto Reg. 42.— $\frac{3}{8}$ 1. 1, bygget 1908 — 170 Passagerer —, 36 Hestes Alfa Motor. Nærmere ved

Carl A. Møller,
Telf. 132,
Svendborg.

SKIB TIL SALG.

Paa Grund af Dødsfald er en yachtbygget Skonnert til Salg. Drægtighed 38 Netto, 48 Brutto, 90 Tons d. v. Klasse + $\frac{3}{8}$ P. 1. 1., bygget 1907. 2 Stel Sejl, 1 nyt. Udmærket udhalet stor Sejler, egner sig udmærket for Motor.

Skibsmægler Knakkegaard,
Nykjøbing, Jylland.

SKIB TIL SALG.

Galease „Nordstjernen“ af Aalborg, Brutto 19,97 Tons, Netto 14,00 Tons, laster 90.000 Pd., fin Sejler, komplet udhalet, bygget 1907 af Eg, Rigning og Sejl kun 1 Aar gammel, forsynet 14 HK Petroleumsmotor med elektrisk Tænding, ønskes solgt. Henvendelse til

Skibsbygger J. Laursen,
Struer.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 1 8901.
6 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
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.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

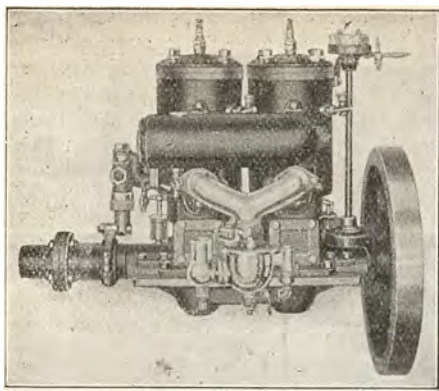
Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup

Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Hjulmotorer
til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa
forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, eller Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskreise. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

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 vorer Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“



OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kasstrup (Amager).

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-**
enterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-**
apparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

De private Assurandeurer lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

16. Holmens Kanal.

Private.

6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservecapital Kr. 600,000.
Iegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon Nr.

Gammel Strand 34.

Kongelige Søassurance.

124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenhagen

42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

Iegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon:

Holmens Kanal 24.

Fjerde Søforsikring.

Central 256.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

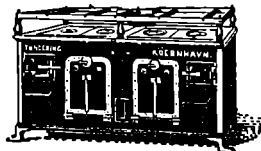
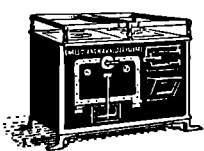
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.

Telegrannr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033 - 6034.

ZOOLOG. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsproviantium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.



Kakerlakker- pulver

å 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Bjen 2496.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Tb. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København N.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sieurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Valholm“, Lovisa.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Heeksher & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“ Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning, Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

G. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Frf. Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“ **Carl Nielsen,**

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Besninger & Stænger paa Lager.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmørende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.

Galvaniserede Smedejerns

Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.

88, West India Dock Road,

London E.

Telegrams: „Acadv“, London

og

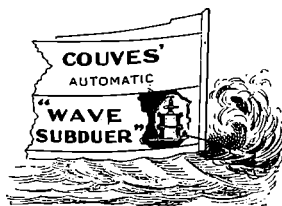
13, King Street, Liverpool.



Største
Lager.

Nr. 644.
StaalCentre.
Nr. 620.
Bronze Centre.

LÆG IKKE SKYLDEN PAA ELEMENTET
for Dækskader, Farer og Forsinkelser, men skaf dem en
COUVES' AUTOMATISKE BØLGEDÆMPER!



Sunderland.
•Vi har haft 10 af vore Skibe udrustet med Couves' Bølgedæmpere, og det er os en Fornøjelse at bekræfte, at de har været til stor Nytte i haardt Vejr, og Kaptajnerne roser i hvert Tilfælde højt deres Virkning.

Nautilus Steam Shipping Co. Ltd.
F. & W. Ritson.

Skriv efter illustrerede Prislist er.

Eneste Fabrikanter: **LOVERIDGE LTD CARDIFF.**

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Maj 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Biakes 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.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: »Palle«
 40 Kr.
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
 Sølvtorvet 4. Telf. Åbru 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, No 2.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM) HOLZAPFEL
 Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udstøder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben hver Dag fra Kl. 10-5.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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“.

Sextanter-Kompasser

 Capt. Clausens
 Kontroltydemaaler
 Eneforhandler for Skandinavien af
 Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
 15 KØBMAGERGADE 15
 Undgaa Fejltagelse.

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt.
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

H. H. ADRIAN — Koppersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for Skibshypotekbanken af Rotterdam.
 Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.Faas hos alle **Skibsproviantører** i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Frilager

Toldboden.

BRD. OSTERMANN-PETERSEN.
Cigarer - Tobakker - Vine
til en gros Priser.Telefon
Palas 920.**Sct. Annæ Plads 10.**Telefon
Privat Nora 795 N.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & SønSkibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.**MENGELBERGS PATENTBUREAU**

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3001.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestående Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Bjærch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjærchjensens.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

Chr. Schjørbecks Efterf., Halsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

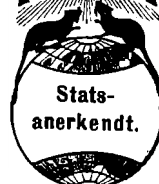
Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

H. STEENSENS



A/s Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibafdelingen.

Telegram: „Værftet“.

SKIBS-PROVARIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som provianter i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 15. Maj 1913.

Fiskefragterne fra Newfoundland og Labrador. I »Norges Handels- og Søfartstidende« skriver en Indsender følgende, som han beder oplaget i danske Søfartsblade:

»Nu, da Tiden er inde for Fiskeeksportørerne fra Newfoundland til at sikre sig Sejlskibstonnage for den kommende Newfoundland—Labrador-Sæson burde Rederne for disse Skibe gøre Forsøg paa at faa afskaffet forskellige urimelige Klausuler, som et saadant Fiskecerteparti indeholder, hvilket hvert Aar volder saavel Førerne som Rederne mange Ærgrelser og store Pengetab. Jeg tror, at dette maatte kunne gennemføres, dersom de danske og norske Redere for disse Skibe bestemte sig til at forlange Forandringerne ved forestaaende Fragtslutninger. Hovedmassen af den Tonnage af Smaaskibe, som er engageret i ovennævnte Fart, ejes nemlig af danske og norske Redere, og jeg mener, at det maa kunne gennemføres, naar alle, som endnu ikke har sluttet deres Skibe, holder bestemt paa Fordringer som: »Fragten kontant uden Diskonto« i Stedet for »at usance«. Dette er jo en Ubetydelighed, hvorpaa en Fragtslutning ikke skulde strande.

Derefter har man Skibets Andel i den spanske »transportation tax«, som skaffer Skibene en Forøgelse i Udgifterne paa en lille Fiskelast af 160 Tons paa c. 25 £. Disse Udgifter er det en Urimelighed at belaste Skibene med, idet det er en Afgift paa Lasten, hvilken Skibene ogsaa tidligere var fritaget for.

Saa har vi Lastetiden af Fisken paa Newfoundland og Labrador. Da der ingen bestemt Lastetid herfor er fastsat i Certepartierne, bliver Ekspeditionen derovre som oftest meget lang, idet det er afhængigt af Markedernes Tilstand, hvorvidt Befragterne giver Skibet hurtigt eller sen Ekspedition. Dersom Markedspriserne er daarlige, maa Skibene blive liggende og vente paa at blive lastet og afsendt, og det var for et Par Aar tilbage næsten blevet en Regel, at Skibe som skulde laste paa New-Foundland blev holdt derovre 4—6 Maanedere. Saaledes hændte det, at Skibe, som kom over til New Foundland med Salt i Juli Maaned, kunde blive liggende paa Salt-Lossestedet og vente paa Fiskelasten til December eller Januar. Det hovedsagelige Kvantum af Fiskelasten fik man tidlig om Bord, men man ventede med at lade Skibet faa Resten af Lasten, der i Almindelighed var en Ubetydelighed, c. 10 Tons eller noget lignende.

Nu burde man forlange et bestemt Antal Løbedage i Stedet herfor. Man kunde jo sætte denne Tid rummelig, f. Eks. til 30 Løbedage.

Saa har man Ansvar for Vægten. Lasten vejes ud paa Lossestedet, og det Fisken er blevet lettere ved at Lagen er presset ud af den halvtørre Labradorfisk paa Rejsen og pumpet ud af Skibet, maa Skibet betale for, og dette kan manges Gang reducere Remissen med henimod 100 £, ja undertiden endnu mere. Paa denne Maade faar Alladerne Betaling for mere Last, end de har afskibet. Hvilken Betydning dette har for saadanne smaa Skibe, er indlysende. Nøjagtig det samme Kvantum Fisk som indlastes, udlosses paa Lossestedet, saa det er en Urimelighed at paaføre Skibene disse Udgifter, og disse Forhold har forværret sig for hvert Aar. I tidligere Aar var det mere en undtagelse at faa Undervægt, nu derimod er det blevet en næsten uundgaaelig Regel, specielt i italienske og spanske Havne: Rederne bør ved Befragtninger for den kommende Sæson bestemt forlange og fastholde, at Konossementerne skal indeholde »Vægt ukendt«.

I Aar har Rederne — mener jeg — Udsigt til, dersom Kravet om disse Forandringer forlanges med Fasthed og fastholdes, at faa dem akcepteret, idet mange Skibe paa Grund af de lange Ophold paa Laststederne, især i tidligere Aar, i Aar er blevet trukket tilbage fra dette Marked, og en Del er udgaaet ved Forlis uden at være blevet erstattet. Den Tonnage, som bliver tilbage for dette Mar-

ked, bliver knap og endnu mere vil dette vise sig at blive Tilfældet, jo nærmere man kommer Sæsonens Aabning.

Til Slutning vil jeg fremsætte den Tanke, om det ikke skulde lade sig gøre at faa ordnet et Møde af interesserede danske og norske Redere til at drøfte fælles Interesser — og eventuelt danne en Forening eller Komité — enten straks eller til Sommeren paa et eller andet Sted i Nordjylland, f. Eks. i Skagen eller Frederikshavn.

Det vilde være ønskeligt om andre Interesserede vilde udtale sig herom.

Vi har modtaget Aarsberetning for Kjøbenhavn's Maskinistiskole for 1912. Virksomheden har i dette Aar omfattet Forberedelse til følgende Eksaminer: Den almindelige Maskinisteksamen, Den udvidede Maskinisteksamen, Maskinpasserprøven, Kedelpasserprøven, Den kommunale Elektro-Installatørprøve og Oplagelsesprøven til Flaadens Ingeniørskole.

Til disse Eksaminer og Prøver har Skolen i Aaret 1912 undervist i 1ste Semester, Januar—Juni, 433 Elever, og i 2det Semester, August—December, 423 Elever. Eksamenresultaterne var følgende:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 12 Elever, hvoraf 10 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 165 Elever, hvoraf 127 bestod, til den udvidede Maskinisteksamen — matematiske Fag — 62 Elever, hvoraf 56 bestod, til samme Eksamen — Maskinfag — 59 Elever, hvoraf 53 bestod, til samme Eksamen — elektrotekniske Fag — 68 Elever, hvoraf 61 bestod, til Kedelpasserprøven 12 Elever, hvoraf 10 bestod, og til den kommunale Elektro-Installatørprøve 22 Elever, som alle bestod.

Skolens Regnskab balancerer med Kr. 97,590.59.

Den 11. internationale Sørenskonference. I Landstingssalen aabnedes den 13. ds. Den 11. internationale Sørenskonference. Der var mødt c. 150 Delegerede; talrige Damer deltog i Aabningsmødet, der indlededes med en Velkomsttale af Konferencens foreløbige Præsident Landstingets Formand, Gehejmekonferensraad G o o s. Desuden holdtes Velkomsttaler af Handelsminister M u u s, samt af den danske Afdelings Præsident, Retsformand K o c h og af Belgieren de J e u n e, der i varme Ord mindedes den afdøde danske Præsident, Højesteretsadvokat H i n d e n b u r g og, idet Forsamlingen rejste sig, hyldede Kong C h r i s t i a n. Delegerede for samtlige i Konferencen deltagende Nationer takkede for Velkomsthilsenerne, hvorpaa Konferencen konstituerede sig med Retsformand K o c h som Præsident, der straks overtog Dirigenthyvet. Efter en kort Beretning om Komitéens Arbejde siden sidste Konference indledede Professor H a g e r u p en Forhandling om Londonerdeklerationen. (Ritz. Bur.)

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 40 (afvist 6), 2den Afdeling i Navigation 41, Geografi og Vejr-lære 36 (afvist 2), Engelsk 27 (afvist 3), Søret og Handelsvidenskab 38 (afvist 2).

Sejladsen paa Archangelsk. I Følge telegrafisk Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Konsulat i Archangelsk af d. 8. ds. er Archangelsk nu isfri. Der rapporteres fremdeles megen Drivis i Hvidehavet.

Sejladsen paa Solombal. Mægler Andersson, Solombal, telegraferer den 10. ds. til os: Tre russiske Dampere indkommet med Fisk fra Norge..

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien: Øen Formosa er erklæret for pestsmittel og Japan er erklæret for kolerafri.

Rusland: Byen Buschir i Persien er erklæret for pestsmittel.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 45/1913, afsagt den 23. April 1913. Matros Chr. Petersen mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

I denne Sag er Omstændighederne følgende:

D. 28. Februar d. A. opsagde Citanten, der var forhyret som Matros med det de Indstævnte tilhørende S/S »Hertha«, sin Hyre. Efter den foreliggende Hyrekontrakt skal denne fra begge Sider opsiges med mindst 48 Timers Varsel, og medens Skibet efter afsluttet Bjergningsforretning ligger i en dansk Havn.

Skibet laa den paagældende Dag ved Kastrup, og der blev ved Opsigelsen givet et Varsel af 48 Timer. Den følgende Dag, den 1. Marts, meddelte Skibets Kaptajn Entreprisens Direktør, at Mandskabet den foregaaende Dag havde sagt op, og Direktøren gav derefter Ordre til, at Skibet skulde sejle til Malmø og foreløbig blive liggende der, og denne Ordre blev straks efterkommet. Da Citanten i Malmø ønskede at blive afmønstret, nægtede Kaptajnen dette under Henvisning til, at Skibet nu laa i udenlandsk Havn. Den 10de s. M. opsagde Citanten sammen med de øvrige Matroses paany Hyren med 48 Timers Varsel og endskønt Kaptajnen nægtede at afmønstre, forlod Matroserne, og deriblandt Citanten, den 12te om Aftenen Skibet, der stadig henlaa i Malmø Havn uden Beskæftigelse for Skibet eller Besætningen..

Under nærværende Sag har Citanten paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale ham hans den 12. Marts d. A. tilgodehavende Hyre, til Beløb 30 Kr., samt hans Rejseudgifter fra Malmø til Kjøbenhavn med Kr. 2.50; altsaa ialt Kr. 32.50 med Renter heraf fra Stævningens Dato, den 2. April d. A.

De Indstævnte procedere til Frifindelse under Henvisning til, at Citanten ved at forlade Skibet i udenlandsk Havn uden Tilladelse har gjort sig skyldig i Rømning og derved, overensstemmende med Sølovens § 106, har forbrudt sin tilgodehavende Hyre.

Efter Sagens Oplysninger, derunder forskellige afhørte Vidners Forklaringer, maa der ved Paadømmelsen gaas ud fra, at »Hertha«, afsat fra det ovenfor omhandlede, ganske ekstraordinære Ophold i Malmø, har Station ved Kastrup eller dog i danske Farvande, og at dette, der er almindelig kendt for alle Vedkommende, derunder ogsaa for Besætningerne paa de Svitzerske Skibe, er meddelt Citanten, da han blev forhyret. Citanten gør nu gældende, at han herefter med Grund har maattet gaa ud fra, at han i Medhold af Hyrekontrakten vilde have Mulighed for efter forudgaaet lovlig Opsigelse at kunne fratænde, naar Skibet efter afsluttet Bjergningsforetagende kom tilbage til sin sædvanlige Station i dansk Havn. Da der maa gives Citanten Medhold heri, og da de Indstævnte ikke ved uden Forbindelse med noget paabegyndt Bjergningsforetagende at lægge Skibet i udenlandsk Havn og give det Station dér paa ubestemt Tid ensidigt har kunnet forandre Citantens Retstilling paa dette for ham væsentlige Punkt, har Citanten under de foreliggende Omstændigheder været berettiget til efter den lovlige skete Opsigelse at forlade Skibet i Malmø, uden Hensyn til om den iøvrigt uklare Opsigelses-

bestemmelse i Hyrekontrakten ellers maatte have berettiget de Indstævnte til at forlange, at Fratrædelse skulde ske i dansk Havn.

Efter det saaledes anførte findes Citantens Krav at maatte gives Medhold, ogsaa forsaavidt angaar Hjemrejsepenge, der maa anses hjemlet ved Sølovens § 97.

Sagens Omkostninger, som begge Parter har paastaet sig tilkendt, vil efter Omstændighederne kunne ophæves.

Rorkommandoen.

Fra Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening har vi modtaget følgende:

I Anledning af Dampskibsreder P. M. Møllers Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 18 af 2. Maj vil jeg, som Deltager i SkibsOfficers-Kongressen i Åbo, tillade mig at fremkomme med følgende Bemærkninger:

Det er rimeligt nok, at det ikke var Sømænd, der fra først af begyndte at lave om paa Rorkommandoen og derved skabte den Usikkerhed, der nu hersker paa dette Omraade, og det blev ogsaa fremhævet paa Kongressen, at man maatte beklage at være nødsaget til at beskæftige sig med dette Spørgsmaal, idet Forandringen sømandsmæssigt set var umødvendig fra Begyndelsen af.

Men nu er den ny Rorkommando et Faktum i flere ledende Lande, og saa er det umuligt at lade være at drøfte det, naar Sømænd samles; netop fordi den nuværende Tilstand foraarsager saa megen Usikkerhed for Menneskeliv og Gods.

Siden Tyskland begyndte, er mange andre Nationer fulgt efter; i de sidste Dage erfarer man, at den norske og den amerikanske Marine har indført Kommandoen »Højre« og »Venstre«, og derfor maa vi — England bliver vel ogsaa nødt dertil — overveje, hvad der bør gøres.

En Skibsbesætning er jo gerne som oftest sammensat af forskellige Nationer, og derfor er det en Fare for Skibet, at ikke alle Mand om Bord er oplært i den samme Rorkommando, men da det nu synes, at den ny Rorkommando vinder flere og flere Tilhængere, og disse har den Fordel at kunne henvise til, at det synes naturligere at kunne betegne med Kommandoordet den Retning, Skibet skal dreje henimod, saa har Kongressen ment at burde henstille til de forskellige Regeringer at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse.

Om man saa bestemmer sig til at anvende Ordene »Styrbord« og »Bagbord« eller »Højre« og »Venstre« har mindre at sige — Hovedsagen er, at der skabes ensartede Forhold med Hensyn til Kommandoordets Betydning.

A. P a l s b o.

Lov

om

Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjærgning i Sølov af 1. April 1892.

(Vedtaget af Landstinget ved eneste Behandling den 16. April 1913 overensstemmende med Vedtagelsen i Folketinget. Stadfæstet den 29. s. M.)

§ 1.

§ 220 i Sølov af 1. April 1892 affattes saaledes:

»Naar Skade paa Skib, Gods eller Person foraarsages ved Sammenstød mellem Skibe, og Skylden ligger paa den ene Side alene, da skal den skyldige erstatte al derved foranlediget Skade. Er nogens Død forvoldt ved Sammenstødet, vil den skyldige, selv om hans Forhold ikke skønnes at være strafbart, kunne tilpligtes paa derom sket Begæring at give den afdødes Ægtefælle eller Børn Erstatning for Tabet af deres Forsørger, fastsat til en bestemt Sum en Gang for alle. Hverken denne Erstatning eller Erstatning for Skade paa Person kan overstige 4,200 Kr.

Er der Skyld paa begge Sider, skal enhver af de skyldige erstatte Skaden efter Forholdet mellem de paa hver Side begaaede Fejls Be-

skaffenhed. Giv Omstændighederne ikke Støtte for en Fordeling i et bestemt Forhold, deles Skaden lige.

Hver enkelt af de skyldige er alene ansvarlig for den paa ham faldende Del af Erstatningen, undtagen naar Død eller Skade paa Legeme eller Helbred er forarsaget, i hvilket Tilfælde den til Erstatning berettigede kan indtale den hele Erstatning hos hver af de skyldige. Har en af de skyldige herefter maattet udrede mere, end der forholdsvis falder paa ham, kan han holde sig til den anden for saa stort et Beløb, som han har maattet udrede for meget.

Ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om Skyld skal Retten tage i særlig Betragtning, hvorvidt der var Tid til Overlæg eller ikke.»

§ 2.

§ 223 i samme Lov affattes saaledes:

»Naar Skibe støde sammen, paahviler det enhver af Skipperne, saa vidt det kan ske uden særlig Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer, at yde det andet Skib og dets Besætning og Passagerer al Hjælp, som er mulig og fornøden til Frelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare, saa og for sammes Skipper at opgive sit eget Skibs Navn og Hjemsted saavel som Sted eller Havn, hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt.«

§ 3.

I 8de Kapitel i samme Lov indsættes som § 223 a. efter Lovens § 223 en saalydende Paragraf:

»Hvad der i dette Kapitel er bestemt om Sammenstød mellem Skibe, finder ogsaa Anvendelse i Tilfælde, i hvilke et Skib ved sin Sejlsads eller paa anden Maade forarsager Skade paa et andet Skib eller om Bord værende Personer eller Gods, uden at der har fundet Sammenstød mellem Skibene Sted.«

§ 4.

9de Kapitel i samme Lov overskrives »Om Bjærgning«.

§ 5.

§ 224 i samme Lov affattes saaledes:

»Enhver, som bjærges Skib, der er forulykket eller stedt i Nød, eller om Bord værende Gods eller noget, som har hørt til saadant Skib eller Gods, saa og enhver, som medvirker ved Bjærgningen, har Ret til at faa Bjærgeløn af, hvad der bjærges. Den, der har reddet Menneskeliv fra Skibet under den Nød, der har givet Anledning til Bjærgningen, eller har medvirket dertil, har Krav paa Andel i Bjærgelønnen.

Deltager nogen i Bjærgningen mod et udtrykkeligt og befojet Forbud af den, der har Befalingen om Bord, har han intet Krav paa Bjærgeløn.

Bjærgeløn kan kræves ogsaa i Tilfælde, i hvilke et Skib har bjærges et andet, der tilløber samme Ejer som det bjærgende Skib.

Har nogen paataget sig ved Lodsning eller Bugsering eller paa lignende Maade at yde et Skib Tjeneste, og Skibet derefter kommer i Nød, har han kun Krav paa Bjærgeløn, for saa vidt den af ham ydede Hjælp maa anses at ligge udenfor, hvad han ifølge Overenskomsten har været forpligtet til.

Kunne Parterne ikke enes om Bjærgelønnenes Størrelse, bliver denne at bestemme af Retten.

Hvad Bjærgere i øvrigt have at iagttage, navnlig naar Ejer eller Fuldmægtig for ham ikke er til Stede, bestemmes i særlig Strandingslov.«

§ 6.

§ 225 i samme Lov affattes saaledes:

»Ved Bestemmelse af Bjærgeløn skal tages i Betragtning:

1^o i første Række:

- Den Omstændighed, i hvor høj Grad Bjærgningen er lykkedes;
- den Kyndighed og Dygtighed, hvormed Bjærgernes Arbejde har været udført, og den Tid og Anstrengelse, det har kostet;
- den Fare, hvorfor det bjærgede Skib, dets Besætning, Passagerer eller Gods have været udsatte;
- den Fare, hvorfor Bjærgerne eller deres Ejendele have været udsatte;
- den Fare for at komme til at paadrage sig Erstatningsansvar overfor Trediemænd eller paa anden Maade at lide Tab, som Bjærgerne have været udsatte for;
- den Skade paa Liv, Helbred eller Gods, som Bjærgerne have lidt, det Tab og de Udgifter, de have haft, samt Værdien af de anvendte Redskaber;
- den Omstændighed, at det bjærgende Skib har været særligt udrustet for Bjærgning.

2^o i anden Række:

Det bjærgedes Værdi.

Retten kan nedsette eller ophæve Kravet paa Bjærgeløn, naar det oplyses, at den bjærgende selv er Skyld i den Nødstilstand, der har givet Anledning til Bjærgningen, eller at han har gjort sig skyldig i Tyveri, Hæleri eller anden uredelig Omgang med Godset.«

§ 7.

§ 226 i samme Lov affattes saaledes:

»Bjærgeløn maa ikke sættes højere end Værdien af det bjærgede, deri indbefattet Fragt for Gods og Passagerer efter Fradrag af Told og andre offentlige Afgifter samt Omkostninger ved dets Bevaring, Vurdering og Salg.

Bjærgelønnen indbefatter tillige Godtgørelse for at bringe det bjærgede i Sikkerhed og for den dertil gjorte Brug af Fartøjer eller andre Redskaber.«

§ 8.

§ 227 i samme Lov affattes saaledes:

»Overenskomst om Bjærgning, der er truffen, medens Nød stod paa og under Indflydelse heraf, kan enhver af Parterne forlange tilsidesat eller ændret af Retten, for saa vidt det skønnes, at de aftalte Vilkaar ikke stemmer med Billighed.

Retten kan derhos i alle Tilfælde, i hvilke den skønner, at den aftalte Bjærgeløn staar i aabenbart Misforhold til den ydede Hjælp, tilsidesætte eller ændre Overenskomsten, naar Paastand derom fremsættes af den forurettede Part.

Bestemmelsen i § 225, sidste Stykke, kommer ogsaa til Anvendelse i Tilfælde, i hvilke der er truffet Overenskomst om Bjærgning.

Spørgsmaal om Overenskomstens Omstødelse eller Ændring i Henhold til nærværende Paragraf maa være indbragt for Retten inden to Maaneder efter Overenskomstens Afslutning.«

§ 9.

1ste Stykke af § 228 i samme Lov affattes saaledes:

»Tviste Bjærgere indbyrdes om Bjærgelønnenes Fordeling, bestemmes denne af Retten under Hensyn til de i § 225 angivne Omstændigheder.«

§ 10.

I § 268 Nr. 4 i samme Lov ændres Punktum efter »Skibet« til Semikolon, og derefter tilføjes: »den i § 220, 3die Stykke, omhandlede Regresfordring.«

§ 11.

§ 283 i samme Lov affattes saaledes:

»Fordringer, for hvilke Kreditor efter denne Lov alene kan holde sig til de Genstande, hvori han har Søpanteret, fortæbes, naar de ikke gøres gældende ved Søgemaal inden de efternævnte Tidsfrister:

- For Bidrag til almindeligt Havari og til Omkostninger, der skulle fordeles efter lignende Regler (jfr. §§ 161, 2det Stykke, og 218, 2det Stykke), inden et Aar fra Dispatchens Datum;
- for Erstatningskrav for bortkommen eller beskadiget Ladning inden et Aar fra Godsets Løsning;
- for alt andet Erstatningskrav inden 2 Aar efter, at Skaden faadt Sted;
- for Krav paa Bjærgeløn inden 2 Aar efter, at Bjærgningsforetagendet er afsluttet;
- for det i § 220, 3die Stykke, omhandlede Regreskrav inden et Aar efter, at Betalingen til den skadelidte har fundet Sted;
- for alle andre Søfordringer inden et Aar fra deres Forfaldsdag.

Har Kreditor for sit Krav paa Erstatning for Skade ved Sammenstød eller for noget af de ovenfor under Nr. 4 eller 5 nævnte Krav tillige Ret til at holde sig til Reder, Ladningsejer eller andre personlig, kommer ligeledes paa denne hans Ret den for hvert af Tilfældene ovenfor fastsatte Forældelsesfrist til Anvendelse. Med Hensyn til de andre ovenfor nævnte Krav, for hvilke Kreditor tillige har Ret til at holde sig til nogen personlig, komme Lovgivningens almindelige Præskriptionsregler til Anvendelse.

Spørgsmaalet om, hvilke Handlinger der afbryder Forældelsen, bliver at bedømme efter de her i Landet gældende Love om Forældelse i alle Tilfælde, i hvilke Søgemaal til Fordringens Indkrævning er anlagt ved en dansk Domstol.«

§ 12.

Denne Lov træder i Kraft til det Tidspunkt, som fastsættes ved kongelig Anordning.

Fragtmarkedet.

Der har i de sidste Dage paa Grund af Pinsen ikke været fragtet videre meget, og Raterne viser ingen større Forandringer. Indien er, saaledes som vi antydede Muligheden af for en Uge siden, fastere og højere pr. Maj—Juni ved et ganske godt Begær, ligeledes Birma. Sorte-havet og Azow ligger derimod 6 d. à 9 d. lavere pr. Unit, idet Befragterne ret pludseligt trak sig tilbage, men det er muligt, at disse Markeder vil gaa opad igen, navnlig hvis der trækkes Tonnage ballastet ud til Indien gennem Suez Kanalen efter forøget Maalestok. De øvrige hjem-gaaende Markeder viser kun ubetydelige eller ingen Forandringer, og for Kulfragternes Vedkommende gælder det samme. Sidst betalles i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Hvede fra Melbourne/Geelong eller Syd-australien 31/9 U. K. eller Kontinentet, meget prompt. Fosfat Christmas Island/Göteborg 30/, Stockholm 30/6, Løsning begge Havne 31/ pr. Maj. Ris fra Birma 27/ U. K. eller Kontinentet, 26/6 Holland (8.500), Maj—Juni, Koh-sichang/Antwerpen, Bremen, Hamburg eller Holland 28/6 (8,000) pr. Juni. Fra Kurrachee paa »net terms« 18/3 à

18/4½ udsøgt Havn, 19/ London, prompt, 18/ à 18/3 pr. Juni. Bombay sluttede livligt til 18/ à 18/3 efter Skala til udsøgt Havn, 23/ à 23/6 Dødvægt Basis to Lossehavn pr. Maj—Juni.

S o r t e h a v e t e t c. Kherson, Nikolajeff eller Odessa til udsøgt Havn 9/ à 9/6. Fra Azow 10/ à 10/6 til udsøgt Havn, Frcs. 12,75 Marseille. Erts Nikolajeff/Rotterdam 8/3 (7,500 Tons Baad med 2,500—2,500 daglig). Cardiff 8/3 (3,600), og fra Poti 11/ Rotterdam, 11/9 Antwerpen.

M i d d e l h a v e t. Salt fra Monastir (Tunis) 9/ til udsøgt Havn mellem Bergen og Stavanger, 9/6 to Lossehavn (3,100), Østsværig Frcs. 12 (3,000), begge pr. prompt. Erts 5/6 Algier/Tyne Dock. 6/6 La Goulette/West-Hartlepool (3,100), 5/7½ Carthage eller Porman/Rotterdam (5,500), 7/9 Huelva/Boness, 8/ Dublin, Tharsis terms, 5/6 à 5/7½ Rotterdam (4,500), Tinto terms (1,000—1,000). Fra Bilbao betalles 5/ Middlesbro eller Glasgow, 4/9 Rotterdam.

N o r d a m e r i k a. For Deals fra Bay of Foundy 53/9 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Korn Baltimore eller New York 2/9 til Avonmouth eller Rotterdam pr. Maj. Petroleum i Kasser New York/River Plate 27 Cents Basis én Lossehavn. Tømmer fra Golfen 102/6 til Greenock (1,200 Sids. Baad fra to Lastehavne), Vestitalien 127/6 to, 130/ tre Lossehavn (900), 127/6 Lissabon (700), alle pr. Maj—Juni. Paa Netto Charter fra Golfen sluttedes en stor Juni Baad til 15/ Antwerpen. Rotterdam eller Hamburg. Sukker fra Cuba 18/ London, Liverpool eller Greenock (6,000) pr. Juni. Timecharter 5/3 à 5/9 Dødvægt for c. 6 Maaneder, Levering Nord for Hatteras, Tilbagelevering Stillehavet eller Australien, 7/6 à 7/8, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa, enkelt Rejse.

S y d a m e r i k a. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 16/9 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn). fra Santa Fe 17/ pr. Juni. En 5,500 Tons Baad pr. Maj—Juni accepterede 13/9 fra La Plata direkte til Rotterdam. og en prompt 5,600 Tons Baad 17/6 fra Bahia Blanca til Genua. For Quebracho betalles 22/ til Kontinentet (H. H.) fra Colastine eller Santa Fé pr. Juni.

Ø s t e r s ø e n. Fra St. Petersburg for prompt Baade 25/ à 25/6 pr. Favn Kortprops til Østkyst Kullhavn, 35/ à 35/6 til Garston, Ellesmere Port eller Birkenhead, Mk. 23½ à 24 Pulpwood til Rotterdam. For Korn, som forøvrigt kun tilbydes meget sparsomt, er Raterne 1/ Rotterdam, 1/1½ London. Fra Riga ligger Forholdene nærmest en Kende bedre paa Basis af c. 23/6 D. B. Delladning Boards til Hull eller Grimsby, 30/ Manchester, Hfl. 12/13 Holland, Frcs. 30 Antwerpen, 32—33 Rouen, 38 Bordeaux. Fra Botten betalles bl. a. 27/6 D. B. B. Sörnæs/London (750), Frcs. 39 Lovisa (to Pladser)/Ostende (650), Hfl. 17½ Wasklot/Zaandam (350), Hfl. 19 Yxpila/Rotterdam (600), Frcs. 39 Kortprops Wiborg/Calais (700). For Svelter betalles 8/6 Memel/London (1,200 Loads).

K u l f r a g t e r n e. Fra Firth of Forth 5/3 à 5/7½ Kronstadt, 5/1½ Ørnskjoldsvik (2,000), 5/ Horsens (1,200), 5/1½ Esbjerg (800), 5/ Kiel, (1,900), 11/ Piræus (3,200), 9/7½ à 9/9 Genua, Savona eller Livorno. Fra Tynen eller Blyth 4/6 Archangel, 5/3 à 5/6 Kronstadt, 5/3 à 5/6 Riga eller Libau, 4/6 Memel (2,000), 4/6 à 4/9 Aalborg (1,400—1,800), 9/9 Genua eller Livorno, 11/9 Tunis (1,500), 9/9 Barcelona (4,500). Fra Cardiff eller Newport 5/ Rouen, 7/ à 7/6 Lissabon, Frcs. 10½ Algier, 11 à 11¼ Marseille, 14½ Tunis, 9/ à 9/6 Vestitalien, 10/ Palermo eller Messina (5,500), 9/6 Port Said, 12/6 Colombo, 17/6 à 18/ Rio Janeiro, 18/6 Buenos Aires eller La Plata, 20/ Rosario eller Campana.

(Skrevet den 13. Maj 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen væsentlige Svingninger fra sidste Uge, ligesom der er Laster nok for den fragtlidige Tonnage, som hovedsagelig dirigeres til Bot-

tenhavene. Befragterne forsøger dog i mange Tilfælde at trykke Fragtraterne lavere, men Rederne er aarvaagne og fastholder gangbare Rater.

Fra Tyskland og Rusland noteres ganske enkelte Kornlaster, medens Danmark ligger mat i den Retning. Østnorge har flere Islaster, men er vanskelig at komme til Føretning med. Bottenhavene — som i den nærmeste Tid kan besejles — er overalt uforandrede, men nogen Stigning i Fragtraterne er der ikke Udsigt til.

Returfragter Vest fra er for Kullaster fra Østkysten til Danmark og Østersøen faste med flere Noteringer end sidste Uge til Rater £ 8 à 8½ pr. Keel, medens Clay og andre Laster ligger uforandret 8/ à 10/ pr. Ton til Østersø og Finskebugten.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet navnlig hvad Kornlaster angaar overordentlig stille, og hvad der f. Eks. sluttes fra Nordtyskland er kun lidt og sjældent paa Forhaand. Sverig er stadig uforandret med Stenlaster nok, dog er Vestsverig mat. Af Trælaster noteres ogsaa en Del, saaledes fra Kahmar og Münsterås til Nyborg, Aalborg, Nakskov 10 Øre pr. Kbfd. Danmark har ikke bedret sig for Provinsernes Vedkommende, og Kjøbenhavn er i denne Uge ogsaa ualmindelig rolig; der sluttedes Foderhvede til Aalborg 3½ Kr., Sojaskraa til Sakskjøbing og Guldborg 5 Kr.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen Æro

afholdt Lørdag den 15. Februar Generalforsamling.

Formanden, Navigationslærer H. J. Christensen, bød de c. 200 Interessenter, der var mødt, velkommen og udtalte Ønsket om et godt Nytaar saavel for Foreningen som for Medlemmerne. Han aabnede derefter Generalforsamlingen, der var lovlig indvarslet.

Formanden gav en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Trods forskellige Tab maatte det dog siges, at Aaret var særdeles gunstigt, idet der kunde udbetales 2 pCt. i Dividende. En stor Del af de Tab, som Skibene havde lidt ved Kollision, var bleven dækket af de Røderier og Assurance, som ikke vedrørte denne Assuranceforening.

Foreningens Virksomhed er meget betydelig og Bestyrelsen har et stort Arbejde at udføre. Formanden fandt paa given Foranledning Anledning til at bemærke, at hverken han selv eller den øvrige Del af Bestyrelsen følte sig som Repræsentanter for de store Skibe alene, ligesaa lidt som nogen af os finder, at vi alene er sat til at varetage de smaa Skibes Interesser. Bestyrelsen har med samme Hensyntagen behandlet alle Foreningens Sager. Det er min Anskuelse, at enhver som vælges ind i Bestyrelsen, hvad enten han tilhører den større eller mindre Skibsfdeling vil føle sig forpligtet til at gøre det samme.

Derefter gik man over til Dagsordenen. Det reviderede Regnskab baade for Hovedafdelingen og for 2. Afdeling oplæstes og godkendtes enstemmigt.

Fra forskellige Interessenter forelaa der Forslag om, at Skibe, der i de seks Vintermaaneder er i Fart Øst for Linien Lindesnæs—Texel foruden den aarlige Præmie kun svarer en Tillægspræmie af 2 pCt. Yderligere foresloges det, at Skibe i indenrigs Fart kun svarer det halve af den Præmie, der er fastsat for Fart Øst for Linien Lindesnæs—Texel.

Formanden gav forskellige Oplysninger om Præmien i flere andre Assuranceforeninger, af hvilke det fremgik, at »Æro«s Bestemmelser vedrørende Præmier og Erstatninger er langt mere fordelagtige for Interessenterne. Grunden var den ret naturlige, at »Æro« var den største Forening i sit Slags.

C. K. Hansen anbefalede paa Forslagsstillernes Vegne Forslaget til Vedtagelse.

Formanden udtalte, at Bestyrelsen fandt, at det godt kunde forsvares at tilraade Forslagets Vedtagelse.

Efter nogen Forhandling blev Forslaget vedtaget efter foretagen Afstemning.

Der foretoges en Del mindre Lovændringer til §§ 5, 8 og 17.

Dernæst var der Forslag om, at Føerne med Sætteskipperbevis faar Ret til at besejle hele Østersøen.

Formanden meddelte, at Bestyrelsen var af den Mening, at Loven herom vil blive forandret i den nærmeste Fremtid. Forholdene vilde derved blive ordnede af sig selv.

Det vedtoges at tage Forslaget til Efterretning, dog kun paa den Maade, at Skibene bliver betragtet som forsikret, medens Ansvarret udadtil er Foreningen uvedkommende.

L. Hansen forespurte, om man saa ikke ogsaa kunde sejle

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 563. British East Africa. Port Malindi—Leading beacon erected. Position. At a distance of 1½ cables, 270° (N. 84° W, Mag.), from the beacons on the ruin situated 1¼ miles north-westward, from Vasco de Gama's pillar. Lat. 3° 12¼' S., long. 40° 7¼' E. Description. White stone pillar, 26 feet in height. Remarks. This beacon is in line with the beacon on the ruin, 270° (N. 84° W, Mag.), leads into the anchorage between Pillar reef and the one-fathom patch off conspicuous bluff. Variation. 6° W. (Notice No. 553 of 1913, dated 30th April.)

Charts affected. No. 667, Port Malindi and approaches. No. 664, Zanzibar to Malindi. No. 848, Malindi to Juba. Publication. Africa Pilot, Part III, 1905, page 484; Revised Supplement, 1911.

No. 557. Korea, South Coast—Quelhart island. U to (Beaufort island) light—Alteration in character. Position. On 360-foot summit of southern point of island. Lat. 33° 29' N., long. 126° 58' E. Abridged description of new light. Lt. Fl. ev. 3 sec., 442 ft., vis. 8 m. (U) Details. The fixed light has been replaced by a flashing white light every three seconds. Remarks. The lighthouse is a white, square, wooden tower; the remaining details of the light are similar to those of the former light. (Notice No. 557 of 1913, dated 2nd May.)

Charts affected. No. 1260, Plan of U to anchorage. No. 104, Korean archipelago, southern portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2947, Nipon, Kinsiu, Shikoku, &c. No. 1262, Hongkong gulf to Gulf of Liau-tung. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific, north-west sheet. No. 2439, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 918 a. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 660. Japan, Korea, &c., 1904, page 89; Revised Supplement 1909.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, I. Sal. København B.
Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrika W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asienske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kg. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Samil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

796. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Hasle. Fyr ombyttet.

Det røde, faste Fyr paa *Hasle Havns W.-Mole* er ombyttet med et nyt rødt, fast Fyr, som vises fra et Fyrstativ. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde og Lysevne: 6 Sm. (Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 454. Fyr-Port., Side 420.)

797. Sverrig. Falsterbøref Fyrskib. Sømærke midlertidig udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 19/477. Stockholm 1913.)

Til Opmaalingsbrug er der ved *Falsterbøref Fyrskibs Anker* udlagt en sort og rød Vager med 3 Balloner. Fyrskibet: 55° 17' 37" N. 12° 47' 15" E.

798. Tyskland. Pillau. Skydeøvelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1075. Berlin 1913.)

Fra Kystbatterierne ved *Pillau* vil der fra den 20de Maj til den 14de Juni 1913 inklusive blive skudt ud over Søen fra Kl. 9 Fm. Desuden vil ogsaa Natskydning finde Sted.

Under Skydningen er Ind- og Udpassage forbudt. De Dage, der skydes, er et rødt Flag hejst paa Lodstaarnet. Flaget nedtales efter endt Skydning. De Dage, der ikke skydes, er et hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet. Under Natskydningen slukkes Baakelyrene. *Pillau*: c. 54° 38½' N. 19° 54' E.

799. Tyskland. Oderbank. Sømærke atter i Orden.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1068. Berlin 1913.)

Den øverste Trekant af Topbetegnelsen er atter anbragt paa Tønden *Oderbank Ost*. c. 54° 18', 9 N. 14° 50', 4 E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/51. København 1913.)

800. Tyskland. Greifswalder Oie. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1015. Berlin 1913.)

Da *Greifswalder Oie* Fyr skal forandres til et hvidt Lynfyr, vil det sandsynligvis blive slukket i Slutningen af Maj 1913. Det ny Fyr vil blive tændt omtrent midt i Oktober 1913.

Under Ombygningen af Fyret vil der blive tændt et midlertidigt Fyr i Nærheden af Fyrtaarnet. Nærmere Oplysninger følger. 54° 15' 02" N. 13° 55' 42" E. (Kort Nr. 160.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 801. Sverrig. Sundet. Skanör. Oplysning om Fyr.**
(„Underrigtelser för sjöfarare“ Nr. 19/484. Stockholm 1913.)
Ved *Skånör* Havn er der til Opmaalingsbrug opført et Sømærke, som skjuler *Skånör* Fyr i Pejlinger fra 87° til 88½°. Fyret: 55° 24' 57" N. 12° 49' 41" E.
- 802. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Skrams-Flak. Sømærke udlægges.**
I den første Halvdel af Juli 1913 vil der blive udlagt en rød Vager med 1 opadvendt Kost i 5 m Vand ved NW-Spidsen af *Skrams-Flak*. *Skrams-Flak* NW-Spids: c. 55° 01½' N. 10° 12¼' E.
(Kort Nr. 117, 157, 160, 238, 243 og 253. Danske Lods, Side 584. Søm.-Forsk., Side 48.)
- 803. Tyskland. Lille-Bælt. Aarø-Sund. Sømærker flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1069. Berlin 1913.)
I *Aarø-Sund* er følgende sorte Spidsstønder flyttet og ligger nu: 1) Tønde 1 paa 55° 19' 25" N. 9° 44' 14" E. 2) Tønde 9 paa 55° 14' 35" N. 9° 44' 13" E. Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6' til Br., svarer de til tyske Kort.
(Kort Nr. 117, 157, 160 og 223).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 804. Danmark. Kattegat. Samso E. og W. Farvand midlertidig spærret. Nat-Skydeøvelser.**
Fra 2den til 5te, den 9de og 10de Juni, fra 1ste til 4de, den 10 og 11te og fra 23de til 25de Juli, fra 29de Juli til 1ste August, fra 13de til 16de August og fra 9de til 13de September d. A. samtlige Dage inklusive vil der efter Mærkets Frembrud blive afholdt Nat-Skydeøvelser i Farvandet saavel E. som W. for Samso.
Skydepladsen E. for Samso begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste i *Lindhols-Dybh*, mod E. af en Linie i N.—S. gennem *Hatter Barn* Lystønde, mod S. af en Linie i ESE.—WNW. gennem *Skalhøj Hage* og mod W. af en Linie i N.—S. gennem *Lindhols W.-Pynt*. Skydepladsen W. for Samso begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Soome-Grund* NNW-Spids, mod E. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved *Soome-Grund* E.-Ende, mod S. af en Linie i E.—W. gennem *Endeløve* N.-Pynt og mod W. af Linien fra *Endeløve* N.-Pynt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved *Soome-Grund* NNW-Spids.
Naar Skydning finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Sikke advares mod paa de anførte Tider at komme ind i de nævnte Farvande.
Soome-Grund: 55° 50' N. 10° 22' E. *Lindhols*: 55° 56' N. 10° 43' E.
- 805. Danmark. Limfjorden. Livø NW. Oplysning om Vrag.**
En Galease er sunket NW for *Livø* i 9 m Vand. Masterne er udtaget, og mindste Dybde over Vraget er 6 m. 56° 54' (00") N. 9° 03' (00") E.
(Kort Nr. 158.)
- 806. Danmark. Skagerrak. Skagen. Lodsdamper ombyttets midlertidig.**
I Begyndelsen af Juni d. A. ombyttes Lodsdamperen ved *Skagen* for et Tidrum af c. 3 Uger med en Lodsdeksbaad. *Skagen*: 57° 44' N. 10° 38' E.

- 834. Sicilien. Ægædiske Øer. Favignana. Marsala Pynt. Oplysning om Fyr.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 115/274. Genova 1913.)
Fyret paa *Marsala* Pynt er et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 10 s, Blink 4 s, Mørke 6 s. 37° 54' 19" N. 12° 21' 58" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/786. København 1913.)
- 835. Italien S.-Kyst. Taranto. San Paolo. Fyr slukket. Lystønde udlagt.**
(„Avisi ai Naviganti“ Nr. 115/276. Genova 1913.)
San Paolo Fyr er slukket og Lystønden udlagt. 40° 26¼' N. 17° 10¾' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/789. København 1913.)
- 836. Grækenland. Fyr tændes.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 577. London 1913.)
Fyrene paa de græske Kyster, i Arkipelaget og i *Saloniki* Bugt tændes atter, efterhaanden som Ordren derom naar ud til Fyrene.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/300. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tilleg.
Korts eller Bogs Nr.

- England*:
R 1539. Ireland, west coast. — River Shannon, sheet VI. — Middle ground to Scarlett reach.
R 299. Newfoundland, west coast. — Current island to Bird cove.
R 1323. Peru. — Independencia bay to Begueta bay.
R 3113. Africa, Gold coast. — Achowa point to Cape Coast Castle.
R 3647. China. — Canton river, sheet II: — Whampoa to Canton.
R 2849. China. — Yang tse kiang, sheet IV: — Hankau to Yoh chau fu.
R 2387. Japan, kiusiu. — Jo jima to Madara jima.
Holland:
Oostkust Sumatra. Blad I. Diamant-punt tot Deli-rivier. 1 : 200 000.
Straat Soenda (Noordblad). 1 : 150 000.
Tyskland:
Ostindischer Archipel, Westlicher Teil. 1 : 2 500 000.
Ostsee, Deutsche Küste. Gewässer um Rügen, Nördlicher Teil. 1 : 75 000.

- 826. Afrika, Liberia. Grand Sosters og Kap Palmas. Grunde fundet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 485. London 1913.)
 1) I Nærheden af *Grand Sesters* er der ved en ny Opmaaling fundet en Del Grunde, saa man bør ikke benytte gamle Kort. *Grand Sesters*: 4° 34' 1/2' N. 8° 13' 3/4' W.
 2) I Nærheden af Kap *Palmas* er der ved en ny Opmaaling fundet en Del Grunde, saa man bør ikke benytte gamle Kort. Kap *Palmas*: 4° 22' 1/4' N. 7° 44' 1/4' W.
 3) Mellem *Garroway* Pynt og *Fashion* Pynt er fundet følgende Dybder: a) Mindre end 1,8 m Vand 4,8 Sm 112° (misv. SE. 1/2 E.) fra S.-Enden af *Garroway* Pynt. b) 7,3 m Vand 4,2 Sm 113° (misv. SE. 3/8 E.) fra samme Punkt. c) 6,4 m Vand 3,9 Sm 115° (misv. SE. 1/8 E.) fra samme Punkt. d) 8,2 m Vand 3,9 Sm 117° (misv. SE.) fra samme Punkt. e) 2,7 m Vand 1,7 Sm 153° (misv. S. 3/4 E.) fra samme Punkt.
- 827. Nova Scotia S.-Kyst. Green Island. Fyr forandres.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 2377. Ottawa 1913.)
 Den 1ste Juni 1913 forandres Fyret paa *Green Island* til et hvidt Fyr med Tre-Formærker hver 40 s., Lys 21 s., Mærke 3 s., Lys 5 s., Mærke 3 s., 44° 22' 57" N. 64° 02' 45" W.
- 828. Nova Scotia S.-Kyst. Medway. Tønde ombyttes med Fløjtetønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 2376. Ottawa 1913.)
 Den 1ste Juni 1913 ombyttes den røde Spidstønde, der ligger i 27 m Vand 1/4 Sm SW. for SW.-Bølgebryderen ud for *Medway* Havn, med en rød Fløjtetønde, mærket „S. W. Breaker“ 44° 04' 59" N. 64° 31' 17" W.
- 829. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Salem. Derby Wharf Channel Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 171137. Washington 1913.)
Derby Wharf Channel Spirtønde 14 er udlagt i c. 2,7 m Vand i *Salem* Havn, 218 1/4 (misv. SW. 5/8 W.) fra *Fort Pickering* Fyr og 113° (misv. SE. 3/4 E.) fra *Derby Wharf* Fyr. *Fort Pickering* Fyr: 42° 31 1/2' N. 70° 52' W.
- 830. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. East River Indløb. Grund fundet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 171140. Washington 1913.)
 En Grund med 8,5 m Vand er fundet c. 745 m 48 1/2° (misv. NE. t. E. 1/4 E.) fra *Governors Island* Fyr og 23 m N. for Ledelinien, som dannes af „Taarnet paa *Hotel Margaret* i *Brooklyn* overet med Skiven paa Pakhuset paa Pier 10“. 40° 41' 51" N. 74° 00' 49" W.
- 831. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Mahon River Fyrs Karakter.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 171142. Washington 1913.)
Mahon River Fyr viser fast Lys. 39° 11' 06" N. 75° 24' 04" W.
- 832. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Shoals Fyrslib flyttes.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 171148. Washington 1913.)
 Omtrent den 15de Oktober 1913 flyttes *Cape Lookout Shoals* Fyrslib Nr. 80 c. 1 1/2 Sm længere ud fra Land og udlægges i 27 m Vand c. 20 Sm 163° (misv. S. t. E. 1/4 E.) fra *Cape Lookout* Fyr. Omtrentlig Plads: 34° 18' 24" N. 76° 24' 18" W.
- VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**
- 833. Spanien. Balaeriske Øer. Mallorea S.-Kyst. Palma. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 181036. Berlin 1913.)
 Paa de 2 Yderhjørner af den 140 m lange Tvermole, som strækker sig i NW.-lig Retning fra Hovedmølen, 190 m inden for dennes Yderende, brænder nu 2 grønne, faste Fyr. Hovedmødens Yderende: 39° 33' 36" N. 2° 38' 01" E.

- 807. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Svelvikstrømmen. Uddybning.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4131. Kristiana 1913.)
 I *Svelvikstrømmen* er Uddybningsarbejdet genoptaget. Uddybningsfartøjet skal passeres paa den Side, hvor det viser en sort Ballon eller en hvid Lanterne. Fartøjer med større Dybgaende end 4,7 m maa ikke passere Uddybningsfartøjet, før dette er halet væk fra Løbet. Saadanne Fartøjer skal vise Flag fra Fortoppen samt give 3 lange Stød med Dampfløjten, naar de nærmer sig *Svelvikstrømmen*, og gentage Signalet, naar de løber ind i denne. Kun eet Fartøj ad Gangen maa passere Uddybningsfartøjet, som skal passeres med saa langsom Fart, som Strømforholdene tillader det. I usigtbart Vejr ringer Uddybningsfartøjet med Klokke. Om Natten er det halet til Side og fører da de reglementerede Ankerlanterner. *Svelvikstrømmen*: 59° 36 1/2' N. 10° 25 1/2' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 412403. København 1912.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 808. Norge. Nordland. Vestre Brønnøysund. Uddybning.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4133. Kristiana 1913.)
 I *Brønnøysund* vestre Løb er Uddybningsarbejdet genoptaget. Man vil forsøge at udføre Arbejdet uden at spærre Sundet. Passerende Fartøjer skal i Tide give Signal og passere med Forsigtighed. *Brønnøysund* Fyr: 65° 29' 2" N. 12° 11' 8" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 391061. København 1912.)
- 809. Norge. Kristiansund WSW. Ekløsviken. Grund rapporteret.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4132. Kristiana 1912.)
 I *Ekløsviken* er rapporteret en Grund med c. 2,5 m Vand, c. 0,3 Sm SE. t. S. fra *Saranesel*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. Omtrentlig Plads: 63° 04' 1" N. 7° 37' 2" E.
- 810. Tyskland. Sild. Røde Klif. Fyr tændes.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 181070. Berlin 1913.)
 I Midten af Maj 1913 vil sandsynligvis efternævnte Fyr blive tændt til Forsøg:
 1) Det hvide og røde, faste Tværmærkefyr, der er opført c. 2200 m N. for *Røde Klif* Hovedfyr. Lys et:
 1. hvidt i Pejlinger fra 110° til 159°
 2. rødt i — - 159° - 172°
 3. hvidt i — - 172° - 200°
 Flammens Højde: 24 m. 54' 58", 0 N. 8° 20', 4 E.
 2) Det hvide, faste Hjælpefyr, c. 1,4 m over *Røde Klif* Hovedfyr, der er synligt i Pejlinger fra 171° til 181°. 54° 56' 53" N. 8° 20' 39" E.
 (Kort Nr. 180 og 245.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1335. København 1912.)
- 811. Tyskland. Elben. Bielenberg. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 181025. Berlin 1913.)
 Vraget af Sejlfartøjet, som var sunket i Nærheden af Vraget af *Vandalia*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 44' 45" N. 9° 25' 14" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/575. København 1913.)
- 812. Tyskland. Weser. Geestemünde. Baake flyttes.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 181072. Berlin 1913.)
Reedebaake ved *Geestemünde* Fiskerihavn skal flyttes. Det røde, faste Fyr, som vises fra Baaken, vil under Flytningen blive vist fra en Mast med et sort-rødt trænet Kvadrat paa Toppen, der staar 424 m fra *Reedebaake* i Retning af Forfyret. *Reedebaake*: 53° 31' 20" N. 8° 35' 18" E. Masten: 53° 31' 32" N. 8° 35' 06" E.

813. Tyskland. Ems. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 18/1074. Berlin 1913.)

I *Ostfriesische Galtje* er foretaget følgende Forandringer:

1) Lystønde *G 4* er flyttet c. 0,4 Sm i NW-lig Retning og ligger nu i 10 m Vand paa 53° 20' 13" N. 7° 00' 15" E.

2) Lystønde *G 5* er flyttet 1250 m i WNW-lig Retning og ligger nu i 10 m Vand paa 53° 19' 44" N. 7° 01' 03" E.

3) En sort Lystønde, mærket „*G 6*“, som viser hvidt Lys med To-Formærkelser hver 8 1/2 s, Lys 5 s, Mørke 1 s, Lys 1 1/2 s, Mørke 1 s, er udlagt i 8,5 m Vand paa 53° 19' 38" N. 7° 02' 06" E.

Løbet paa Strækningen *G E—G F—G 5* er smalt, og der maa udvises Forsigtighed ved Besejlingen.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/2837. København 1912.)

814. Holland. Texel. Fort Harssens. Skydning.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 93/881. s-Gravenhage 1913.)

Fra Begyndelsen af Maj til Slutningen af Oktober 1913 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Harssens*. Den farlige Zone ligger paa *Texel* Red indtil 4500 m fra Fortet.

3 Timer før Skydningens Begyndelse hejses paa Fortet et rødt Flag halvt op, og i Time før Skydningens Begyndelse hejses Flaget helt op. Skrudretningen angives ved Flag fra Fortet paa følgende Maade: rød-hvide Flag betyder N., hvid-sortte Flag NE. og sorte Flag E. Fort *Harssens*: 52° 58' N. 4° 47' E.

815. Holland. Zuidezee. Fort Pampus. Skydning.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 93/883. s-Gravenhage 1913.)

Fra Begyndelsen af Maj til Slutningen af Oktober 1913 afholdes Skydeøvelser fra Fort *Pampus*. Den farlige Zone ligger indtil 4500 m fra Fortet fra NW. gennem N. til SE. t. S. 3 Timer før Skydningens Begyndelse hejses paa Fort *Pampus*, Batterierne *Diemendam* og *Durgerdam*. W.-Batteriet ved *Muiden* og *Munderberg* Kirketårn røde Flag halvt op og i Time før Skydningens Begyndelse hejses Flagene helt op. *Muiden*: 52° 20 1/2' N. 5° 04' E.

816. Holland. IJmuiden. Skydning.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 93/882. s-Gravenhage 1913.)

Fra Begyndelsen af Maj til Slutningen af Oktober 1913 afholdes Skydeøvelser fra Fort *IJmuiden*. Den farlige Zone ligger indtil 4500 m fra Fortet og begrænses mod E. af en Linie i NNW. fra Fortet og mod S. af den N.-lige Dæmning og en Linie i WSW. fra dennes Yderende. E.-Grænsen angives ved et Sæt Stangbaaker med rød Trekant paa Toppen. Baakerne staar paa Fortet. Naar der skydes, vises et rødt Flag fra Fortet, Flaget hejses halvt op 3 Timer før Skydningens Begyndelse og i Top i Time før Skydningens Begyndelse. N.-lig Dæmning: 52° 28' 0 N. 4° 33' 3 E.

817. Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 192/1192. Paris 1913.)

Ruytingen Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser rødt Et-Blink hver 5 s. Taagsignalet er uforandret. 51° 14' 30" N. 2° 12' 55" E.

818. England. Themsen. Shornmead. Fyrs Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 523. London 1913.)

Shornmead Fyr ligger paa *Higham saltings*, 0,37 Sm 58° (mislv. E. t. N. 1/2 N.) fra Flagstangen paa *Shornmead* Batteri og 143° (mislv. SSE.) fra Skuret paa *Coal House Point*. 51° 27' N. 0° 26 3/4' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/658. København 1913.)

819. England. Themsen. Barrow Channel. Lystønde ombyttes med Lysbaad.

(„Notice to Mariners“ Nr. 34. Trinity House, London 1913.)

Omrørt den 4de Juni 1913 ombyttes Lystønde Nr. 1 i *Barrow Channel* med en Lysbaad, som viser Tre-Lyn hver 20 s, hvert Lys Varighed 0,5 s. Lysbaaden, som er forsynet med en Klokke, skal ligge i c. 11,5 m Vand c. 0,2 Sm NE. for Lystøndens nuværende Plads og 4,25 Sm 13° (mislv. NE. t. N. 1/2 N.) fra *Gumfleet* Fyr. 51° 41' 56" N. 1° 19' 05" E.

820. Skotland. Firth of Forth. Bjærgningsarbejder fuldført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 562. London 1913.)

Bjærgningen af *Vragene Ruby* og *Skullda*, som laa S. for *Dhu Craig*, er fuldført. Dybden er, som Kortene udviser. *Dhu Craig*: 56° 01 1/4' N. 3° 28 3/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/222. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**821. England. Spithead Indsejling. Opmaalingforetagender endt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 558. London 1913.)

Opmaalingforetagenderne i Indsejlingen til *Spithead* er endt, og den lille sorte Fortøjstønde, som laa 5 Sm 109° (mislv. SE. t. E.) fra *Shanklin* Pier røde Fyr, er indtaget. 50° 36' N. 1° 02 1/2' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/411. København 1913.)

822. England. Selly Øerne. Bishop Rock. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 564. London 1913.)

Omrørt den 19de Juni 1913 forandres *Bishop Rock* Fyr til at vise To-Blink hver 15 s, Blink 1 s, Mørke 1 1/4 s, Blink 1 s, Mørke 1 1/4 s. 49° 52 1/4' N. 6° 26 3/4' W.

823. England. Liverpool Bugt. Mersey Floden. Lys- og Klokketønde indtaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 565. London 1913.)

Den baadformede Lys- og Klokketønde ved Vraget af Damperen *Anchenardien*, som ligger 1,15 Sm 126° (mislv. SE. 3/4 S.) fra Fyrskibet paa *Barren*, er indtaget.

Vraget er nu kun afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, og som man skal holde godt udenom. 53° 31 1/4' N. 3° 16 1/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/447. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**824. Island NE.-Pynt. Langanes. Fyr atter i Orden.**

Langanes Fyr er atter i Orden og viser To-Lyn hver 10 s. 66° 22' (34") N. 14° 32' (17") W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2732. København 1912.)

825. Spanien SW.-Kyst. Guadaluivir. Oplysning om Løb.

(„Notice to Mariners“ Nr. 592. London 1913.)

I det ny Løb i Mundingen af *Guadaluivir* er fundet 2 Stenpuller med under 6,1 m Vand. Det ny Løb er midlertidig afmærket med 2 sorte Stumpbønder paa Bagbords Side og 2 røde Stumpbønder paa Styrbords Side, foruden med de Tønder, som afmærker det ny Løbs Forbindelse med det gamle Løb. Der er Lodstvang for Stedet. *Perro* Pynt: 36° 44' N. 6° 26 1/2' W.

med Bødstemand ud i Kanalen, hvis der en Gang var en god Fragt at laa den Vej og dog vedblivende betragte Skibet som forsikret.

Formanden fandt, at dette Forslag ikke laa for og mente ikke der kunde gives noget positivt Svar paa disse Spørgsmaal.

Efter at endnu nogle Ændringsforslag var behandlet, skred man til Valg af to Bestyrelsesmedlemmer, idet H. J. Bager og N. Jepsen irratraadte efter Tur og ikke ønskede Genvalg. I Stedet for valgtes C. K. Hansen og H. L. Hansen og som Suppleant L. Bager (»Salus«).

Som Revisor genvalgtes J. C. Carlsen.

Em. Z. Sviters Bjergningsentreprise

har afholdt sin aarlige Generalforsamling med Overretssagfører Gelling som Dirigent. Direktøren, Kaptajn O. Hecksher, aflagde Beretning om Virksomheden.

I Beretningen nævnedes forskellige af de udførte større Bjergningsarbejder, saavel i vore egne Farvande som i Middelhavet og det røde Hav, hvilket sidste Sted Selskabets største Bjergningsdamper, »Protector«, er stationeret. Særligt omtaltes to i Udlandet forefaldne større Bjergninger, hvoraf den ene havde fundet Sted i det røde Hav, den anden paa Kysten af Marokko, og bemærkedes, at Resultatet af den udenlandske Forretning havde været meget tilfredsstillende.

Formanden, Grosserer Carl H. Melchior, fremlagde derefter Regnskabet, der udviste en Brutto-Indtægt af 1,651,340 Kr. og et Overskud paa 448,925 Kr.; heraf henlagdes til Assurancefondene 36,861 Kr., til Pensions- og Understøttelsesfondene 30,000 Kr., medens der paa Skibene afskrevs 170,000 Kr. Til Aktionærerne udbetales et Udbytte af 10 pCt.

Formanden meddelte sluttelig, at der var Mulighed for, at der paa Grund af en i det røde Hav forefalden større Bjergning, der vilde blive afviklet i Løbet af nogle Maaneder, kunde udbetales en ekstra Bonus til Aktionærerne, denne vilde dog højst komme op paa 5 pCt.

Fabrikør Alfred Benzon, der efter Tur afgik som Bestyrelsesmedlem, genvalgtes enstemmig, og ligeledes genvalgtes Revisorerne, Direktorerne Carlsen og Norman.

Fra Sø og Land.

Bøge Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin bestod 2 Elever den almindelige Strymandseksamen. I 2den Afdeling bestod 4 Elever i Navigation, 4 i Geografi og Vejr-lære, 3 i Søret og Handelsvidenskab og 2 i Engelsk. Endvidere bestod 6 Elever Sætteskipperproven.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibsselskabet »Atalanta« (korresponderende Reder M. Nissen) har i disse Dage mod Bundbesigtigelse indkøbt den i Cardiff hjemmehørende Damper »Amsterdam«, som er bygget 1907 og laster 2,100 Tons. Prisen skal efter Forlydende være £. 16,000, hvilket menes at være billigt i Forhold til de for Øjeblikket gældende Skibspriser.

Samme Rederi har ogsaa, paa et Tidspunkt da Priserne var lave, kontraheret en 3,000 Tons Damper, som bygges for dets Regning paa Værftet i Alblasserdam og bliver færdig til Levering i Løbet af en Maanedstid.

Kontraheringen af Skibene er sket gennem Hr. Vilhelm A. Bang.

Ved Holm & Wonsilds Skibssalg's Afdeling i København er solgt Skonnert »Fortuna« af Aalborg, c. 90 Tons dw., til Skibsfører E. Eriksson, Slatholmen, Sverig, for Købesum Kr. 7,150. Overtagelsen sker straks i Randers, hvor Skibet er beliggende.

Havarier og Forlis.

Erik Hansen, svensk Galease, kom den 6. ds. paa Grund ved Fed. Skibet har Assistance.

Hosianna, Evert af Grondeich, kom den 6. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Hamburg med en Ladning Byg, paa Grund ved Gjedsen men kom med Assistance af »Svava« atter flot og ind til Nakskov i ubeskadiget Stand.

Messina, Skonnert, er efter Kollision i Sundet blevet indslæbt i Kalkbrænderihavnen, hvor den maa losse sin Ladning, der bestaar af Cement, og reparere.

Oakland, Skonnert, der ligeledes efter Kollision i Sundet er

blevet indslæbt til Kalkbrænderihavnen, maa losse sin Ladning for Reparation.

Baade »Messina« og »Oakland« var i Kollision med samme Skib »Selma«.

Condor, Skonnert af Ommel, paa Rejse fra Hjemstedet til Königsberg med en Ladning Kridt, sprang den 7. ds. læk i Søen i den stærke Storm og maatte søge ind hertil for at reparere.

Louise, Skonnert af Vejle, har paa Rejsen fra Malmø til Kalmar faaet Sejlene ituslaaet og maatte søge ind hertil for at reparere.

Ella, Skonnert af Raumo, er af Bjergningsdamperen »Svava« truffet flydende paa Lasten i Nærheden af Gjedsen. Besætningen havde da forladt Skibet, men var blevet optaget af en Damper.

Berthine, Galease af Løgstør, og Vega, Galease af Lysekil, har været i Kollision med hinanden her paa Inderreden. »Vega« fik en Del Skade; »Berthine« derimod ikke.

I Følge Meddelelse fra Hjørring er en Fiskerbaad den 10. ds. kænret, og Besætningen 2 Mand er druknet. Fiskerne, der var hjemmehørende i Lyngby, hed Johannes Madsen og Martin Post.



Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Paa de den 4. og den 19. ds. afholdte Generalforsamlinger er det enstemmig besluttet, at give Lovenes § 9 følgende Tilføjelse:

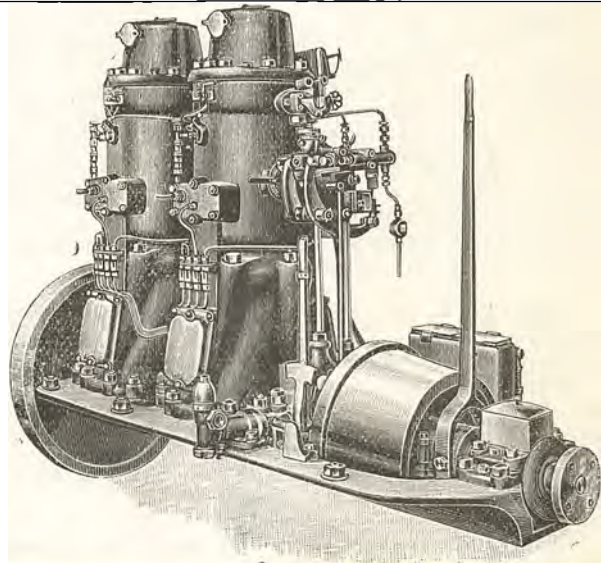
»Det bekendtgøres snarest muligt efter den ordinære Generalforsamlings Afholdelse tre Gange i Bladet om og hvilket Udbytte der udbetales til Aktionærerne for det afsluttede Aar.

Hvis en Aktionær derefter ikke har hævet sit Udbytte senest fem Aar efter Afholdelsen af den Generalforsamling, som har fastsat Udbyttet, hjemfalder dette til Aktieselskabets Kasse som Selskabets lovlige Ejendom.

For Udbytte, som endnu ikke er hævet for Aaret 1909 eller tidligere Aar, træder denne Bestemmelse i Kraft den 1. Januar 1915.»

Kjøbenhavn, den 19. April 1913.

Bestyrelsen.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøv i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepresentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauraterer og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. Dolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 13./5. — Alexandra, Nielsen, pass. Skagen 13./5. — Algarve, Borries, ank. Riga 10./5. — Anglo Dane, Pape, pass. Brunsbüttel 13./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 11./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Rotterdam 13./5. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 11./5. — Arno, Hyllested, ank. Petersborg 12./5. — Aurora, Gommesen, ank. Djidjelli 13./5. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersborg 13./5. — Beira, Mortensen, afg. herfra 11./5. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 14./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 7./5. — Christian Broberg, Henriksen, afg. Portovecchio 13./5. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./5. — Christianssund, Andresen, afg. herfra 13./5. — Dagmar, Müller, afg. Sevilla 10./5. — Dania, Jørgensen, afg. Filadelfia 3./5. — Douro, Sørensen, afg. herfra 12./5. — Ebro, Lunge, afg. Lissabon 10./5. — Esbjerg, Struве, ank. hertil 12./5. — Florida, Andersen, pass. Madeira 24./4. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 10./5. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 6./5. — Hengest, Munk, afg. herfra 13./5. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 11./5. — I. C. Jacobsen, Godtfredsen, ank. Antwerpen 10./5. — Jolantha, Kylesbeek, ank. Antwerpen 13./5. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 2./5. — Kiew, Tomesen, afg. Dunkerque 13./5. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 4./5. — Louise, Svan, ank. hertil 13./5. — Louisiana, Jon Jonsen, ank. hertil 7./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Neapel 11./5. — Minsk, Harder, afg. Riga 13./5. — Morsø, Nellemann, ank. Dunkerque 12./5. — Nicolai II, Myhldorff, ank. hertil 10./5. — Nordjylland, Søberg, ank. hertil 6./5. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Petersborg 13./5. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 10./5. — Osear II, Hempel, afg. New York 8./5. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 1./5. — Perm, Gotthardt, ank. London 12./5. — Pregel, Iversen, pass. Dover 10./5. — Romny, Bøgvad, ank. Petersborg 4./5. — Saga, Hansen, ank. Havre 11./5. — Saxo, Rasmussen, ank. London 11./5. — Seine, Le Dizes, ank. hertil 12./5. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 22./4. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 13./5. — Tiber, Beech, pass. Sagres 13./5. — Tomsk, Wiberg, ank. hertil 9./5. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 6./5. — Tyr, Thaning, afg. herfra 13./5. — United States, Göttsche, ank. New York 13./5. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 10./5. — Viking, Tramp, afg. Oporto 13./5. — Virginia, Ørsted, ank. hertil 13./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Sundsvall 11./5. — Martha, Christensen, ank. Aalborg 12./5. — Elna, Rathje, ank. Vardingen 9./5. — Therese, Pedersen, ank. Dunkerque 11./5. — Harriet, Larsen, ank. Garston 9./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 13./5. — Simone, Møller, ank. Furugrund 9./5. — Jeanne, Olsen, ank. Kronstadt 10./5. — Vera, Rise, afg. Stockholm 14./5. — Daisy, Jørgensen, ligger i Osearshavn. — Anuine, Leth, afg. Swansea 6./5. — Kamma, Løffler, afg. Bolstad 8./5. — Betty, Lagesen, ank. Swansea 10./5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Barry 5./5. til Dakar. — London, Bom, afg. Aleksandria 5./5. til Odessa. — Paris, Tholander, afg. fra Nørresundby 8./5. til Hull. — Bryssel, Kaas, ank. Kjøbenhavn 30./4.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 9./5. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rio de Janeiro 22./4. til Libau. — Roma, v. Thun, ank. Liverpool 8./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Aguillas 9./5. — Svend, Schmidt, ank. Pernau 14./5.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Newcastle 12./5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Libau 12./5. — Amalienborg ank. Delfzyl 8./5. — Brattingsborg afg. Marseille 10./5. — Borglum ank. Barry 10./5. — Dausborg afg. Cardiff 10./5. — Elsborg ank. Huelva 5./5. — Esrom ank. Pola 29./4. — Flynderborg ank. Burntisland 10./5. — Frederiksborg ank. Hull 1./5. — Guldborg ank. Helsingør 9./5. — Gurre afg. Cardiff 10./5. — Hammershus afg. Albany 4./5. — Harildsborg ank. Windau 3./5. — Hundborg ank. Petersborg 10./5. — Jelling afg. Caimanra 7./5. — Jomsborg afg. Danzig 10./5. — Jung shoved pass. Perim 9./5. — Jægersborg ank. Sunderland 6./5. — Kalundborg ank. Cardiff 10./5. — Kalo ank. Kristinestad 4./5. — Klampenborg ank. Pernau 11./5. — Kronborg pass. Rio Janeiro 10./5. — Lejre pass. Gibraltar 4./5. — Marselisborg ank. Buenos Ayres 25./4. — Næsborg ank. Rotterdam 11./5. — Randelsborg ank. Helsingør 8./5. — Silkeborg afg. Petersborg 11./5. — Skanderborg ank. Räsö 12./5. — Skjoldborg ank. Wick 12./5. — Skodsborg pass. Pillau 13./5. — Spigerborg ank. Petersborg 10./5. — Stegelborg ank. Pensacola 8./5. — Stjerneborg ank. Windau 8./5. — Søborg pass. Hirtshals 12./5. — Taarnborg ank. Riga 13./5. — Ulfsborg ank. Methil 8./5. — Uranienborg pass. Sagres 8./5. — Vordingborg ank. Sunderland 10./5. — Ørkild ank. Galatz 8./5.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, ank. Petersborg 3./5. — Johan Siem, Nielsen, ank. Riga 9./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Rotterdam 9./5. til Hvidehavet. — Russ, Petersen, afg. Blyth 30./4. til Campbellton. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fé 12./5. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Trapani 6./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 5./5. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Savannah 27./4. til Riga. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Avonmouth 10./5. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Buenos Aires 5./5. — Nawa, Dahl, ank. Blyth 10./5.

Det østasiatiske Kompagni. Samui afg. Port Said 5./5. hjemg. — Bintang afg. Singapore 8./5. hjemg. — Bandon pass. Perim 5./5. udg. — Pangan pass. Perim 7./5. hjemg. — Selandia, pass. Sagres 11./5. udg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 14./5. — Siam afg. Port Said 13./5. udg. — Tranquebar ank. Stettin 7./5. hjemg. — Cathay afg. Hongkong 10./5. udg. — Indien afg. Hongkong 11./5. hjemg. — Kina ank. San Francisco 11./5. udg. — Arabien afg. Teneriffe 24./4. udg. — Chumpon afg. Durban 23./4. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 6./5. udg. — St. Jan afg. Paramaribo 22./4. hjemg. — St. Croix ank. London 11./5. udg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Livorno 11./5. — Sara, Jensen, afg. Horsens 10./5. — Helene, Sørensen, ank. Hull 13./5. — Ragnhild, Schultz, afg. Boness 9./5. — Valborg, Hansen, afg. Leith 12./5. — Sjælland, Sværre, afg. Tynen 10./5. — Estrid, Hansen, ank. Dunkerque 12./5. — Agnete, Dam, ank. Mariager 13./5. — Gunhild, Hansen, ank. Kristiania 11./5. — Hermia, Farup, ank. Leith 9./5. — Alice, Jørgensen, afg. Ghent 9./5.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Petersborg 29./4. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 7./5. — Eleonora Mærsk ank. Nantes 4./5. — Laura Mærsk afg. St. Vincent 2./5. — Lexa Mærsk ank. Riga 6./5. — Peter Mærsk ank. Coporia Bugten 3./5. — Sally Mærsk ank. Rotterdam 6./5. — Høneborg afg. South Shields 7./5. — Rosenborg ank. Kjøbenhavn 4./5.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 13./5. til Libau. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 9./5. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 10./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 14./5. — Europa, Hansen, pass. Hirtshals 12./5. — Tyskland, Danstrup, ank. New York 13./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Glasgow 13./5. — Alf, Clausen, afg. Burntisland 13./5.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Ørnskjoldsvik 14./5. til Ghent. — Thorvaldsen, Olsen, pass. Kjøbenhavn 13./5. for Kronstadt. — Nordpol, Holst, ank. Rouen 8./5.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Reval 11./5.

Orion. Erik, Hansen, ank. Riga 10./5.

Sejlskibe.

Svendborg. Flora, Sørensen, ank. Charlestown C. 7./5. — Christian, Jørgensen, ank. Fowey 6./5. — Brødrene, Jørgensen, ank. Fowey 6./5. — Brødrene, Jørgensen, ank. Fowey 6./5.

gensen, ank. Sundsvall 3./5. — Cimbrria, Larsen, ank. Dieppe 6./5. — Otto, Klug, ank. Poleugeun 8./5. — Carl, Clemensen, ank. Aalborg 8./5. — Constance, Hansen, ank. Reykjavik 7./5. — Lindhardt, Madsen, ank. Llanelly 7./5. — Erhardt, Larsen, ank. Poole 9./5. — Dagmar, Petersen, ank. Kotka 9./5. — Ariel, Ravnemose, ank. Ystad 10./5. — Noah, Jørgensen, ank. Stolpmünde 10./5. — Adolf, Jensen, ank. Swinemünde 10./5. — Ane, Jørgensen, ank. Kotka 9./5. — Valdemar, Andreasen, ank. Kotka 9./5. — Sophie, Hansen, ank. Lübeck 11./5. — Lyo, Jensen, ank. Stolpmünde 12./5. — Haabet, Andreasen, ank. Koldbykaas 13./5. — Yrsa, Sørensen, ank. Reykjavik 12./5. — Hans Emil, Skov, ank. Höganäs 12./5. — Embla, Mikkelsen, ank. Koldbykaas 13./5. — Newsky, Nielsen, ank. Kotka 10./5.

Æra. Henry, Jensen, ank. Thorshavn 5./5. — Gloria, Fabricius, ank. Rønne 6./5. — Amor, Hansen, er afg. Hudiksvall til Larache. — Ægir, Winther, ank. Samsø 5./5. — Herkules, Bager, ank. Göteborg 6./5. — Mester, Petersen, ank. Assens 6./5. — Phoenix, Christensen, ank. Hundested 6./5. — Hebe, Clausen, ank. Kjøbenhavns Red 5./5. — Salvador, Sand, ank. Sundsvall 5./5. — Venus, Jensen, ank. Kjøbenhavn 5./5. — Adele, We-

ber, ank. Rügenwalde 7./5. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Bordeaux. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 5./5. til Hamburg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Maracaibo 7./5. — Maren, Albertsen, ank. Treguier 7./5. — H. C. Christensen pass. Lizard østg. — Nanna, Østermann, er afg. Riga. — Maagen, Mortensen, ank. Cadix 8./5. — Aerial, Christensen, ank. Brevik 8./5. — Sviip, Jensen, ank. Korsør 9./5. — Anna, Christensen, ank. Bahia 9./5. — Karen, Boye, ank. Aalborg 9./5. — Nauta, Stærke, ank. Cadiz 9./5. — Valborg, Ohlsen, ank. Aberdeen 9./5. — Neptun, Skals, ank. Warnemünde 9./5. — S. L. Weber, Christensen, ank. Helsingborg 9./5. — Freya, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 9./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 15. Maj 1913. — Sø- og Handelsretsdom. — Rørkommandoen. — Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjærgning i Solov af 1. April 1892. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

SKIB TIL SALG.

Paa Grund af Dødsfald er en yachtbygget Skonnert til Salg. Drægtighed 38 Netto, 48 Brutto, 90 Tons d. v. Klasse $\frac{1}{2}$ P. 1. L., bygget 1907. 2 Stel Sejl, 1 nyt. Udmærket udhalet stor Sejler, egner sig udmærket for Motor.

Skibsmægler **Knakkegaard,**
Nykjøbing, Jylland.

SKIB TIL SALG.

Galease „Nordstjernen“ af Aalborg, Brutto 19,97 Tons, Netto 14,00 Tons, laster 90,000 Pd., fin Sejler, komplet udhalet, bygget 1907 af Eg, Rigning og Sejl kun 1 Aar gammel, forsynet 14 HK Petroleumsmotor med elektrisk Tænding, ønskes solgt. Henvendelse til

Skibshygger **J. Laursen,**
Struer.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kuak Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havarier og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramsdr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefonen 427. — Post Box 14

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankonstølners Eftlg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

I Aalborg Havn
findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegrapho-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

Ingen Vibrationer.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

„MONITOR“ „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer

Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 124 & 1024.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenaure. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Telegram-Adresse: Private. Telefon: Central 256

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,

Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

DET BEDSTE AF ALT!

En gros Handel og Export af
DÆKS- OG MASKINUDSTYR
af alle Slags.

Skriv efter illustrerede Prislister.



Fabrikanter af:
Træ- og Jern-
blokke, Rør-
lednings
Spring Buf-
fers, Couves'
automatiske
Bølgedæm-
per, Ventilatorer, Tanker
etc. etc.

Telegram-Adresse: „JUSTICE, CARDIFF“.
Code: A.B.C. 5te Udgave.

LOVERIDGE LTD, CARDIFF.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
(6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.



Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

HUSK at

JENS KJELDSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slakterforretningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Deltkatesevarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester
Nærmeste Slakterforr. ved Havnen.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius,
Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13.
Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads
22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53
Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Hol-
bergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47.
Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Tele-
fon 6.

Helsingør. K. F. Mar-
strands Eftf. (Brünnich &
Svendsen). Telegr.-Adr.: Mar-
strands—Tlf. 27 og 427, Natl. tlf.
427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen
(H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgster. K. Hansen,
Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Ander-
sen (Joh. P. Brandts Eftf.).

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Tlf.: „Hansens“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttillageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnököldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter
Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Sækkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhryingskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhryingsagent.
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlsboltermann, Kjøbenhavn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative).

SOLE SHIPPERS OF BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.



Nr. 423.
Dobbelt.

Galvaniserede Smedejerns

BLOKKE

til Baad-Davidder, Bomdirke, Løbende Gods etc.

Leverandører til de ledende Dampskibsselskaber og til den kgl. Britiske Regering.

Stort Udvalg af Modeller.

Losse- og Løfteapparater, Lossehager og alt øvrigt til Skibsudrustning.

Davey & Co., London, Ltd.

88, West India Dock Rd., London, E.

Telegram: „Aedav“, London.

On Admiralty List.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ARONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Maj 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 — 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Losseshjul og Blokke
 Davie Farver — Bitumen Paint
 Slænger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila — Wirerope
 Redningskrandse og Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition
 or Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Møz. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

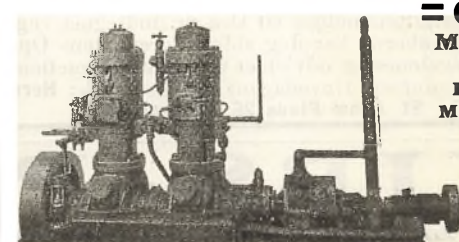
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Tell. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj. Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING



**= GULD =
 MEDAILLE
 VED
 INTERNAT.
 MOTORUDST.
 1912**

**TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN**

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedle.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Kor og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbittelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Koh. K. Tel. 3662.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling i Nyborg **Lørdag den 28. Juni 1913.**

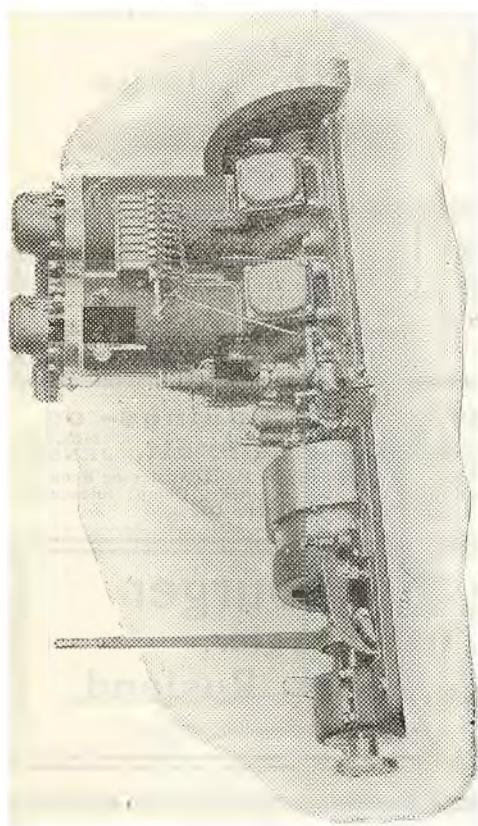
Forslag, som ønskes behandlet, skal være indgivet mindst 3 Uger forinden.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B. V.

C. P. LUND,

Formand.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raalleomotor.

Anerkendt af Lloyds Register. Bureau Veritas etc. etc. Driftssikker.

Prisbillig. Normalstørrelser 5-200 HK. Aarsproduktion 10,000 HK.

Enef-handlerv.: **JAKOB GUNNLÖGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K.
Tlf. 1821 — 3333.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

TIVOLI

Sommersæson fra 7. Maj til 14. Sept. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfoni-Koncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

SKIBS-PROVIANANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 22. Maj 1913.

Fra Direktionen for Sømandsstiftelsen »Bombebøssen« har vi modtaget Beretning om Sømandsstiftelsen »Bombebøssens« Virksomhed i Aaret 1912. I Aaret 1912 har Stiftelsens Midler, i Overensstemmelse med Fundatsen, været anvendt til at give Frihølig, Varme og Belysning til samtlige Beboere, nemlig 9 gamle Sømænd med Instruere, fra 29 til 33 enlige gamle Søfolk samt 1 gammel Sømandsenke. De mest frængende af Beboerne er der desuden givet fri Vask, en Del Klæder samt Kost. I fire Maanedre af Aarets Begyndelse og desuden fra Midten af November til Udgangen af Aaret, er der givet Middagsmad, Morgen- og Aften-The med Brød til alle Beboerne.

Til Bepisingen er medgaaet omtrent 10,720 Kr., og til Beklædningen omtrent 360 Kr.

Stiftelsens Læge har tilset Beboerne. Sygeplejen har kostet c. 490 Kr.

Gudstjeneste og Allergang er gentagne Gange afholdt i Stiftelsen af anden Præst ved Vor Frelses Kirke.

Udgiften ved afdøde Beboeres Begravelse andrager c. 30 Kr.

Til forskellige Beboere er der i Henhold til Legalbestemmelser uddelt kontant 566 Kr.

Til 3 Enker, der som gifte har boet i Stiftelsen, er der uddelt ialt 60 Kr. Til 2 Enker efter Inspektører i Stiftelsen, er udbetalt i Understøttelse ialt 400 Kr.

Efter testamentarisk Bestemmelse er udbetalt 1 Legalnyderske udenfor Stiftelsen 160 Kr.

Til en Skovtur samt til Bladhold for Beboerne er anvendt c. 440 Kr.

Af Midler, der tilhører særlige Legater og som bestyres af Direktionen, er der udredet følgende Understøttelser: Til sjællandske Fiskere 385 Kr., til gamle Sømænd 1,163 Kr., til Sømænds Efterladte 1,840 Kr. og til forskellige andre Trængende 1,080 Kr., iøvrigt i Følge særlige Bestemmelser til to Legalnydere 370 Kr. Tilsammen 4,838 Kroner.

Det bemærkes, at samtlige Legalbestemmelser er nøje overholdt.

Bombebøssen har i Aarets Løb med Glæde modtaget følgende Legater:

- a) »Kancelliraad E. Aschlund og Hustrus Legat«, i Følge disses Testamente 10,500 Kr.
 - b) »Exam. jur. Bogholder L. M. Christian Rulffs Legat, oprettet af hans Søster, Frk. Cathrine Dorteia Rulff, til Fordel for Bombebøssen i Kjøbenhavn«, ligeledes i Følge Testamente 10,000 Kr.
- Det tilføjes, at enhver dansk, enlig, gammel og værdig Sømænd, navnlig naar han har sejlet fra Kjøbenhavn og naar Plads haves i Bombebøssen, efter Ansøgning til Direktionen kan forvente at blive optaget i Stiftelsen.

Niels Brocks Handelsskole har i disse Dage udsendt sin 25de Aarsberetning og Program for Skolen, udarbejdet af dennes Forstander L. Jacobsen. Skolen er som bekendt en højere Handelsskole med toaarigt Kursus under Bestyrelse af Grosserersocietetets Komité. Den 1ste Maj d. A. er der gaaet 25 Aar, siden de Brockske Handelsskoler begyndte deres Virksomhed. Deres Navn og Oprindelse skylder de den som fremragende Købmand og Legatstifter i stor Stil bekendte Grosserer Niels Brock, af hvem og Hustru Aarsberetningen bringer to meget smukke Billeder, og som ved Testamentet af 19. Februar 1802 skænkede 10,000 Rbd. til Oprettelse af en Handelsskole. Der hengik dog det meste af et Aarhundrede før Testators velmente Tanke kunde realiseres. I en lang Aarrække indskrænkede man sig til med en Del af Renterne at støtte saadanne Skoler, som i nogen Grad kunde siges at opfylde de Krav, som Testator havde stillet. Først omkring Aaret 1880 var Kapitalen vokset op til saa

stort et Beløb, at man mente at kunne skride til Fuldbgyrdelse af Testators Ønske. Paa dette Tidspunkt stiftedes Foreningen til unge Handelsmands Uddannelse. Den begyndte sin Virksomhed med at oprette en Aftenskole, men havde tillige Oprettelsen af en Handelsskole paa sit Program, hvorfor den i 1884 henvendte sig til Grosserersocietetets Komité med Anmodning om Hjælp af de Brockske Legater til en Drengeskoles Oprettelse.

C. F. Tietgen, der snart derefter blev Grosserersocietetets Formand, mente imidlertid, at Societetet nu selv burde paalage sig Oprettelsen af en Handelsskole. Dette skete ogsaa, og den 1ste Maj 1888 aabnedes Skolen.

Dens første Bestyrelse kom til at bestaa af daværende Elatsraad Tietgen, Generalkonsul de Coninck og Grosserer L. J. Grøn, og dens Forstander blev cand. mag. (senere Dr. phil.) H. L. Møller, der fungerede som saadan til 1908, og hvem Skolen skylder megen Tak som en sjælden dygtig Lærer, der tillige forstod at knytte fortrinlige Lærerkæfter til Skolen. Tietgen virkede med utrættelig Iver som Bestyrelsens Formand lige til 1897. Skolen er derefter blevet omfattet med varm Interesse af de senere Formænd, Elatsraaderne F. R. Adolph og C. A. Olesen.

Fra 1912 har Grosserer H. Klitgaard været Bestyrelsens Formand, og Grosserersocietetets Skoleudvalg bestaar af Grossererne C. Lillienchiold og O. Petersen, samt Bankdirektør W. Stephensen.

Skolen har i indeværende Aar haft 41 Elever, 19 i ældste og 22 i yngste Klasse. Afgangsprøven fra Niels Brocks Handelsskole er i de sidste 20 Aar bestaaet af 228 Elever, som for de flestes Vedkommende har opnaaet betydelige og ansvarsfulde Stillinger baade i Ind- og Udlandet.

Fra The Baltic and White Sea Conference har vi modtaget Aarsberetning for 1912. Det fremgaar af denne, at der i Aarets Løb er indmeldt 567,329 Tons ny Tonnage i Foreningen, hvorved dens hele Tonnage ved Aarets Udgang var naaet op til ikke mindre end 3,877,020 Tons. Disse fordeler sig paa de enkelte Lande saaledes:

Norge 847,763 Tons, Storbritannien 823,891 Tons, Tyskland 562,808 Tons, Danmark 527,062 Tons, Sverige 440,280 Tons, Holland 359,319 Tons, Spanien 108,600 Tons, Rusland 86,700 Tons, Finland 64,774 Tons, Frankrig 29,916 Tons og Belgien 25,907 Tons.

Redernes Tal udgjorde til samme Tid 298 og Dampernes 2,183.

Af Mæglermedlemmer var der optaget 178 og af »Protection and Indemnity Associations« 8, nemlig Nordisk Skibsrederforening, Kristiania, Norsk Fragt- & Liggedagsklub, Kristiania, Assuranceforeningen »Skuld«, Kristiania, Ömsesidiga Ängfartygs Forsäkringsföreningen »Robur«, Göteborg, Schutzverein Deutscher Rheder, Hamburg, The West of England Steamship Owners Protection and Indemnity Association Ltd., London, The North of England Protecting and Indemnity Association, Newcastle on Tyne og British Steamship Owners Association, Sunderland.

I The documentary Council er indtraadt The Baltic and White Sea Conference med c. 3,900,000 Tons, Nordisk Skibsrederforening, Kristiania, med c. 1,900,000 Tons, Assuranceforeningen »Skuld«, Kristiania, med c. 1,200,000 Tons, Nederlandsche Reedersvereniging, Amsterdam, med c. 700,000 Tons og Sveriges Ängfartygs Assurans Förening, Göteborg, med c. 310,000 Tons.

Foreningens Regnskab balancerer med £ 4,867.1.2.

Kulløsning i St Petersburg. Skibsmæglerfirmaet Graham Ejböl & Co., St. Petersburg, skriver den 14. Maj til os:

Vi vil ikke undlade at henlede Skibsrederes Opmærksomhed paa de uheldige Forhold, hvorunder Losningen af Kul til Jernbanevogne foregaar her ved Havnen.

Da St. Petersborg nu for Tiden henhører til de Havne, hvor Dampere losses Kul til Lægtene (Dampere af en moderat Størrelse losses gennemsnitlig 800 til 1,000 Tons daglig med en meget moderat ekstra Udgift for Overarbejdstid), maa Rederne, hvis der sluttes for Losning til Jernbanevogne langs Kajen, regne med omtrent den dobbelte Tid og 10 til 15 pCt. højere Udgift.

I Aar imødeser vi her et Rekordaar med Hensyn til Import af Kul, af hvilke en betydelig Del skal losses i Jernbanevogne. Vi vil derfor tilraade Rederne at holde paa »Losning saa hurtigt som muligt i Lægtene«, da en Fragtforhøjelse af fra 6 d. til 9 d. ellers maa anses som vel begrundet.

Tilbud, som betinger 500 Tons Losning, betyder ufravigelig Losning til Jernbanevogne. Nu for Tiden maa Dampere, som skal losse ved Kajen, finde dem i flere Dages Ophold for at vente paa Kajplads, og selv om Certepartiet bestemmer, at Lossetiden begynder, enten Skibet har opnaaet Kajplads eller ikke, saa opstaar der let betydelige Vanskeligheder ved at opnaa den fulde Liggedagsgodtgørelse, da Modtagerne drager Fordel af de talrige russiske Helligdage m. m.

Panamakanalen. Culebra, 8. Maj. Ved Panamakanalen har der i den senere Tid fundet flere betydelige Jordskred Sted. Ved Culebra er der alene styrtet over 2 Mill. Kubikmeter Jord og Sten i Kanalen.

Panama, den 20. Maj. Dæmningen Syd for Miraflores er i disse Dage blevet gennemskåret og det stille Oceans Vand ledet ind i Kanalen paa en betydelig Strækning. (»Ritz. Bur.«)

Frederikshavns Skibsværft. Direktør H. V. Buhler i Følge »Frederikshavns Avis« fratraadt Stillingen som Direktør for A/S. Frederikshavns Skibsværft og Flydedok.

Værftet overtages nu af Howaldtswerke i Kiel, som har været Medindehaver. Den nuværende Ledelse er Ingeniør Holtermann, Kjøbenhavn, med Ingeniør E. Jørgensen som Prokurist.

Sejladsen paa St. Petersborg. Udenrigsministeriet meddeler Grosserersocietetets Komité, at i Følge Indberetning fra den kgl. Generalkonsul i St. Petersborg har St. Petersborg Børskomité erklæret den 3. Maj/20. April for Aabningsdagen i kommerciel Henseende for Navigationen paa St. Petersborg og Kronstadt i indværende Aar. Den 3-ugentlige Termin for Effektivering af Salg af Korn og Kornvarer til Udlandet »ved« eller »efter« Navigationens Aabning udløber altsaa i Aar den 24./11. Maj.

Literatur.

Sjøteknisk Haandbog. En Samling søtekniske Ord og Udtryk med forklarende Tekst og Tegninger, samlet og udgivet af Hjalmar Jensen, Andenlærer ved Kristiania offentlige Sømandsskole og værnepligtig Premierløjtnant i den norske Marine, er fornylig udkommet paa H. Aschehoug & Co.s Forlag i Kristiania.

De søtekniske Navne og Udtryk er ordnet alfabetisk,

hvilket gør Bogen til en let anvendelig Haandbog til Brug for Skibsredere, Skibsførere, Skibsofficerer, Skibbyggere, Skibsingeniører Skibsmaskinister, Soretsjurister, Elever ved Sømands- og Maskinistiskoler, samt andre Søfartsinteresserede. Bogen tæller 129 Sider med 214 tydelige og smukt udførte Tegninger, der tjener til at tydeliggøre de til de forskellige søtekniske Navne og Udtryk knyttede Forklaringer. Manuskriptet til Bogen har været forelagt Kristiania Sømandsforening, som nedsatte en særlig sagkyndig Komité bestaaende blandt andre af Formændene for Kristiania Sømandsforening og Rederiforening, Direktørerne for Det norske Veritas, Nordisk Skibsførerforening og Akers Verksted, samt flere andre Mænd, der er ledende paa Søfartens Omraade. Denne Komité har bifaldet Bogens Plan og Indhold og ydet Forfatteren en værdifuld Bistand ved dens yderligere Udarbejdelse. Bogen er skrevet paa et let læseligt Norsk, der ikke vil volde danske Læsere Vanskelighed, og selv om et enkelt af de maritime Udtryk afviger noget fra de hos os brugte Udtryk, saa vil dog enhver kunne benytte Bogen med fuldt Udbytte. Den faas hos Aschehoug & Co.s Kjøbenhavnskontor, Fiolstræde 10.

Nordiske Domme i Søfartsanliggender. Af det meget skattede Blad »Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender«, som udgives af Nordisk Skibsførerforening ved dens Bestyrer J. Jantzen, under Medvirkning af Hofråtsnotarien Hugo Ocklind i Stockholm og Cand. jur. C. Sundorph i Kjøbenhavn, er i disse Dage 13. Aargang udkommet i Kommission hos H. Aschehoug & Co. i Kristiania. Aargangen er forsynet med fem Register, nemlig Sagregister, Fortegnelse over Sagernes Parter, Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere, Fortegnelse over Domstolene og Fortegnelse over de i Dommene citerede Paragrafer i Søloven, ved hvis Hjælp man straks let kan finde, hvad man søger. Desuden findes et interessant Resumé af Dommene vedrørende Aktietegning, Assurance, Befragtning, Beskadiget Last, Bjergning, Fragtbetaling, Havarigros, Hyrespørgsmaal, Kollision, Konnossementer, Losning, Maanedsbefragtning, Mægleres Ansvar, Liggedage, Rederiforhold, Søpant m. m., samt Kommentarer og Afhandlinger m. m.

Denne Samling, der maa anses som en værdifuld Haandbog for enhver, der har med Søfartsforhold at gøre, faas hos H. Aschehoug & Co.s Kjøbenhavnskontor, Fiolstræde 10.

Frugtmarkedet.

Der har kun fundet meget ubetydelige Forandringer Sted i den forløbne Uge hvad Raterne angaar, men i flere Retninger var Begæret efter Tonnage bedre. Der betalles som følger:

Østen. Ris Kohsichang til udsøgt Havn 28/6 à 29/, to Lossehavne 6 d. ekstra, Juni, Rangoon/Alexandria 25/9 à 26/3, Rangoon/Kalmer og Wyborg 36/3, Option Losning i begge Havne 37/3. Fra Kurrachee til Bristol Kanalen (to Lossehavne) 18/6 Skala (÷ 2 pCt.) pr. Juni, medens Bombay betalte 22/ Dødvægt til to Havne U. K. eller Kontinentet pr. Juli og 20/ for Erts til Manchester (6,500) pr. Juni.

Sørtehavet etc. Store Baade pr. ultimo Maj— primo Juni fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson 9/ Rotterdam, 9/3 Weseren, 9/6 Hamburg, mindre Baade 9/6 N. C. 10/ Hamburg. Sulina/Danmark betalte 11/ Basis én Lossehavn (5,200). Fra Azow for store Baade 10/ Rotterdam, 10/3 à 10/6 Emden eller Weseren. Erts Nikolajeff/Rotterdam 8/ med 2,000 Tons daglig Lastning og Losning (5,600), og for Salt fra Arabat Bay sluttedes en prompt 3,800 Tons Baad til 16/6 Riga.

Middelhavet. Erts 4/10½. Algier/Rotterdam

(4,200 Tons med 1,000—1,000 Tons daglig Losning og Ladning), 5/6 Hornillo Bay/Cardiff, 5/6 Carthagen/Rotterdam, 5/9 Port Wendres/Newport, 6/3 Sagunto/Middlesbro (4,500 Tons med 1,000—500 Tons daglig Losning og Ladning), 5/6 Rotterdam (6,500 Tons med 1,300—1,300 Tons daglig Losning og Ladning). Fra Huelva betalles 5/7½ Rotterdam, 9/ New York eller Savannah paa »Tinto terms«. Bilbao-Raterne er 4/9 à 5/ Middelsbro, 4/9 à 4/10½ Rotterdam.

Nordamerika. Planker Miramichi/Belfast 52/6. Bay Chaleur 49/6, Shediac 63/9 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Korn fra »Northern Range« 2/9 til Antwerpen eller Rotterdam, prompt, 3/10½ St. Nazaire primo Juni. Fra Savannah paa Form »0« 41/3 til U. K. eller Kontinentet, fra Golfen 45/ à 47/6, Juni. Tømmer fra Golfen til 4 Havne Afrikas Nordkyst eller Vestitalien 130/, River Plate 155/ à 157/6, Rosario 160/. Paa Netto Charter fra to Lastepladser 15/ til udsøgt Havn pr. Juni. Sukker fra Cuba 16/6 à 17/ til London, Liverpool eller Greenock.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 16/ à 17/ pr. Juni—Juli efter Størrelse og Position. Fra Buenos Aires blev akcepteret 13/ til Rotterdam direkte for en Komplettering, og 14/ O. C. betalles for en større Baad, meget prompt. For Quebracho fra Colastine eller Santa Fé betalles 22/3 til U. K. eller Kontinentet (H. H.) pr. Maj—Juni.

Østersøen. Petersborg er uforandret, men da der snart kan ventes mere Gods, vil Raterne formodentlig stige pr. Juni—Juli og senere. Riga, Libau og Windau maa nærmest betegnes som fastere, da Tonnage er ret knap. Libau har betalt 25/ D. B. ¼ Boards til Tynen. Hull eller Grimsby, og 1/4½ Havrebasis kan faas pr. prompt til Rouen, 1/ London, maaske endog en Kende mere. Fra Windau bydes nu Frcs. 35 D. B. ¼ Boards til Antwerpen eller Ostende, Hfl. 16 pr. Tylt Kappbjælker til Holland. Fra Botten betalles bl. a. Frcs. 39 D. B. B. Åbo/Ghent (525), 27/6 Kotka/Great Yarmouth (570), 28/6 Skellefteå (to Pladser)/London (800), Frcs. 39 pr. Favn Kortprops Wiborg (to Pladser)/Calais, 40/ for Floorings Sundsvall/Londonderry (400), Frcs. 80/81 Boten/Aleksandria for de sædvanlige Laster.

Kulfragterne. Fra Firth of Forth 5/6 Kronstadt, 5/3 à 5/6 Kotka, 5/ Åbo (1,500), 5/4½ Wismar (1,550), 5/3 Kiel 1,400—1,500), 4/9 Swinemünde (1,650), 5/ Bandholm (1,900), 5/4½ Randers (850), 10/ Genua eller Savona (4,000—5,000), 12/ Venedig (4,200). Fra Tynen eller Blyth 5/3 à 5/4½ Kronstadt, 6/ Port Kunda (1,500) 4/7½ à 4/9 Aalborg (1,500—1,900), 5/3 St. Nazaire (3,000), 10/ Genua, 9/6 Neapel (3,500 Tons med 800 Tons daglig Losning), 11/ Venedig (5,000), 9/9 à 10/ Port Said, 9/3 Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt, Frcs. 11 Marseille, 10¾ Alger, 9/ Genua, Savona eller Livorno, 9/6 Port Said, 12/6 Colombo, 9/ Azorerne, 10/3 Kap Verde (5,000), option 10/9 Dakar, 18/ Montevideo (6,500), 18/ à 18/6 River Plate (6,000—7,000).

(Skrevet den 20. Maj 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret, saaledes at der er Laster nok for den fragtlidige Tonnage, specielt Trælaster til faste Rater.

Tyskland har fremdeles enkelte Havrelaster til Øst-England, og Rusland er fremme med Oljekagelaster til Storbritannien, men de tilbudte Fragtrater er for lave i Forhold til Trælaster og vil utvivlsomt kunne bringes højere op for Juli—August Lastning.

Vestsverig og Østnorge ligger uforandrede for sidste Uge, men har kun liden Interesse.

Returfragter Vest fra er faste med nogen Udsigt til Stigning for Kullaster, 8, 9 à 9 £ 10 sh. pr. Keel efter Stør-

relse og Losseplads, medens Foderstof- og Claylaster er uforandrede.

Angaaende de mindre Skibe har Fragtmarkedet ikke bedret sig i nogen Retning. Nordtyskland er lige flov og optager ikke overdrevent megen Tonnage. Königsberg byder nu kun 4 M., ligesom de øvrige Pladser, som har Interesse, ligeledes er lavere stemt. Heller ikke Hamburg er for Tiden videre livlig. Norge er ogsaa flov. Sverig nærmest uforandret med tilstrækkeligt Udbud særlig af Stenlaster fra de sydlige Pladser til alle nordtyske Havne. Danmark har heller ikke i den forløbne Uge bedret sig i nogen Retning; endog Cement fra Aalborg eller Mariager er det undertiden vanskeligt at opdrive; derimod synes Fakse at have ret rigelig med Kalkstenslaster. Af Kornlaster fra Provinserne er der saa godt som slet ingen. Kjøbenhavn var i sidste Uge usædvanlig flov. For et Par Majs dampere sluttedes bl. a. til Fakse 10 Øre, Karlskrona 14 Øre samt Hvede til Falkenberg 14 Øre, og der udbydes Majs til Hobro, Hvede til Göteborg.

Fra Sø og Land.

Carlsberg Bryggerierne har i disse Dage udsendt en Brochure, som indeholder en Omtale af Bryggeriernes forskellige Produkter, samt smukke Gengivelser af flere af deres auselige Bygninger og af den Udstyrelse, hvori de forskellige fortrinlige Ølsorter fremtræder. Vi henleder Opmærksomheden paa Brochuren.

Et Skib »Kangaroo« til Transport af Undervandsbaade løb forrige Aar af Stabelen paa Gironde Værkerne i Bordeaux.

Det er bygget til Messrs. Schneider & Co. i Creusot, som har taget Patent paa denne Skibstype. Dette Firma havde saa mange smaa Undervandsbaade i Ordre til fremmede Verdensdele, f. Eks. Peru, og da Transporten var vauskelig, besluttede man sig til at bygge et Skib, særlig egnet til denne Transport.

Skibet har en meget stor Last, hvori Undervandsbaaden ligger under Transporten. For at faa Baaden ind, kan en Del af Boven paa Skibet tages af, saa at Baaden kan føres ind i Lasten.

Naar Baaden skal indlades, tyldes Agter-Tanken i Skibet, hvorved dets Forende rejser sig saa meget, at Boven kan tages af. Tømmes nu Agter-Tanken igen, lægger Skibet sig paa normal Linie, hvorved Vandet trænger ind i den forreste Del af Skibet. Et bevægeligt Skod trækkes op, saa at Lasten fyldes grædevis. Baaden sejler nu ind og fastføres, Skoddet sættes ned, og Lasten pumpes læns. Agter-Tanken fyldes igen, Boven sættes paa o. s. v. Skibet kan bruges som Flydedok og ligeledes til Fragtdamper. Fremdrivningsmaskinen er paa 850 HK. og kan give Skibet en Fart af 10 Knob.

(»The Engineer«).

Bjergning af en Skat fra Havets Bund. I Aaret 1799 sank ved den hollandske Kyst, ikke langt fra Terschelling, den engelske Fregat »Lutine«, der havde en meget stor Sum Pengene i Guld- og Sølv mønt om Bord, da den forlod England. Pengene var bestemt til de engelske Tropper, der den Gang kæmpede i Holland.

Der har allerede oftere været Tale om Bjergningsforetagender for at finde denne Skat, og nu synes endelig ihærdige Arbejder, der i Løbet af de sidste Maaneder er bleven foretaget af »National Salvage Association« i London med Dampskibet »Lion« paa Terschelling Banken, at skulle give Udbytte, idet man har fundet Sølv mønter præget 1774 og 1790, og Bjergningsdampskibets Fører føler sig nu overbevist om, at man vil kunne bjerge Skatten.

Under et Bjergningsforsøg i Midten af det forrige Aarhundrede lykkedes det at bjerge den sunkne Fregats Klokke og Ror. Af Roret blev der lavet et Bord, der nu tilligemed Klokken befinder sig i Lloyds Bureaus Bibliotek i London. (»Berl. Tid.«).

Vandvejene i Kanada. Foruden et udbredt Jernbanelinje findes i Kanada ogsaa et System af Vandveje. Hovedfærdselsaaren for Kanalskibene er St. Lawrence Floden, som i Forbindelse med de store Søer udgør en sejlbar Strækning paa 3,770 km fra Belle Isle til Duluth, heraf er imidlertid den 1,586 km lange Strækning fra Belle Isle til Montreal ogsaa farbar for Søskibe. Den samlede Højdeforskel mellem Havet og Vandspejlet i de store Søer er 183 m, som overvindes ved Hjælp af 43 Sluser. Den mindste Vanddybde oven for Montreal er 4,3 m, og den største Længde, Skibene maa have paa denne Strækning, er 68,6 m. Den 660 km lange Vandvej

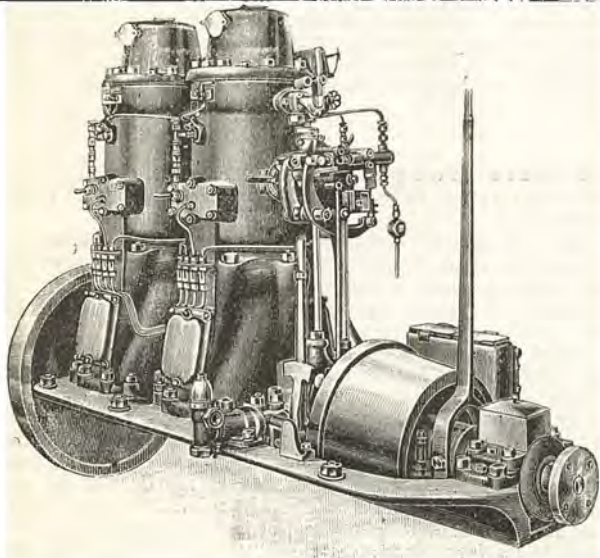
fra Montreal til New-York dannes af Richelieu Floden, der ved Sorel løber ud i St. Lawrence Floden. For Tiden arbejdes der paa Uddybning af Vandvejen mellem Ontario og Huron Søerne. I Løbet af de sidste 10 Aar har Kanalskibsfarten udviklet sig meget stærkt, saa at der i 1910 befordredes 43 Millioner Tons mod $5\frac{1}{2}$ Millioner i 1901. (»Zeitschr. des Ver. d. Ing.«).

Et mærkeligt Havari har det engelske Dampskib »Newport« været udsat for i Panama. Skibet laa næsten færdiglastet ved Kajen, da denne pludselig gled ud og delvis begravede Skibet. Blandt andet faldt to 60 Tons Kraner ned over Boven paa det. Som Følge af den store Vægt gik Skibet til Bunds, og saa hurtigt gik det, at Mandskabet netop fik reddet sig. Dette hændte den 18. August 1912.

Panamakanalen, som ejer Kajen, lod snarest mulig de to Kraner fjærne fra Fartøjet, men stillede derpaa det urimelige Forlangende til Rederiet for »Newport«, at Skibet skulde fjærnes fra Kajen inden 30 Dage!

Men ikke nok med det. Kanalkommissionen truer med at gøre Rederiet ansvarlig for, at Kajen blokeres! Efter at den har besørgt Skibet til Bunds!

AALBORG OG A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøv i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omstyrbare

Repræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Pillau 20./5. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 14./5.
— Algarve, Borries, ank. hertil 16./5. — Anglo Dane, Pape,
ank. Antwerpen 15./5. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Riga
20./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 15./5. — Ar-
kansas, Petersen, ank. Boston 18./5. — Arno, Hyllested, ank.
Borgå 20./5. — Aurora, Gommesen, pass. Sagress 19./5. —
Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersburg 13./5. — Bei-
ra, Mortensen, pass. St. Catherines 19./5. — Bergenhuis, Meyer,
ank. Trondhjem 19./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New
York 15./5. — Chr. Broberg, Henriksen, ank. Livorno 17./5. —
Christian IX, Holm, ank. London 18./5. — Christians-
sund, Andresen, ank. hertil 17./5. — Dagmar, Müller, pass.
Holtenu 21./5. — Dania, Jørgensen, pass. Dungeness 19./5. —
Douro, Sørensen, afg. Petersburg 19./5. — Ebro, Lunge, ank.
hertil 18./5. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 20./5. — Flo-
rida, Andersen, ank. Buenos Aires 17./5. — Garonne, Kro-
mann, ank. Rochelle 20./5. — Hellig Olav, Holst, afg. Kri-
stianssand 17./5. — Hengest, Muuck, afg. herfra 20./5. —
Hjelm, Andersen, afg. Danzig 20./5. — I. C. Jacobsen, Got-
fredsen, ank. Antwerpen 10./5. — Jolantha, Kyllesbeck, ank.
hertil 21./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 18./5. — Ken-
tucky, Andresen, pass. Dunnhead 19./5. — Kiew, Tonnesen,
afg. herfra 19./5. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 19./5. —
Louise, Svane, ank. Pillau 19./5. — Louisiana, Jønsen, afg.
Kristiania 20./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Limni 20./5.
— Minsk, Harder, ank. Petersburg 16./5. — Morsø, Nellemann,
ank. hertil 19./5. — Nicolai II, Petersen, ank. Riga 19./5. —
Nordjylland, Søeberg, ank. Antwerpen 18./5. — O. B. Suhr,
Frisenette, ank. Riga 19./5. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunshüttel
19./5. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 20./5. — Pennsyl-
vania, Lissner, afg. Newcastle 1./5. — Perm, Gotthardt, ank.
hertil 20./5. — Pregel, Iversen, ank. Oran 19./5. — Romny,
Bogvad, ank. Dunkerque 20./5. — Saga, Hansen, ank. hertil 19./5.
— Saxo, Rasmussen, ank. Libau 21./5. — Seine, Le Dizes, ank.
Reval 19./5. — Texas, Clauson Kaas, ank. Lissabon 20./5. —
Thyra, Dam, ank. hertil 18./5. — Tiber, Bech, ank. Marseille
17./5. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 20./5. — Tula, Ther-
kildsen, pass. Brunshüttel 19./5. — Tyr, Thaning, afg. herfra
20./5. — U. States, Göttsche, ank. New York 13./5. — Vend-
syssel, Larsen, pass. Holtenu 17./5. — Viking, Tramp, pass.
Dartmouth 17./5. — Virginia, Ørsted, ank. hertil 13./5.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Falkenberg, afg. Petersburg 15./5. til Newcastle. — Johan
Siem, Nielsen, ank. Windau 16./5. — Harald Klitgaard,
Rasmussen, afg. Rotterdam 3./5. til Hvide-Havet. — Russ, Peter-
sen, ank. Camphelton 16./5. — Wladimir Sawin, Carstensen,
afg. Santa Fe 12./5. til Petersburg. — Excellence Pleske,
Tannebek, ank. Trapani 6./5. — Michail Ontchoukoff, Har-
boe, ank. Miramichi 19./5. — Generalkonsul Pallisen,
Christensen, afg. Grimshy 20./5. til Riga. — Wladimir Reitz,
Olsen, afg. Avonmouth 10./5. til Miramichi. — Helmer Mørch,
Thorsøe, ank. Santa Fe 14./5. — Newa, Dahl, afg. Blyth 14./5.
til New Richmond.

Vesterhavet. Nerma, Degn, ank. Tanger 17./5. — Inger,
Schiff, ank. Calais 16./5. — Stella, Larsen, ank. Hamburg 20./5.
— Dagmar, Skou, ank. Tanger 16./5. — Johanne, Thøgersen,
afg. Burutisland 20./5. til Ørnsköldsvik. — Hebe, Gregersen, pass.
Helsingør 19./5. for Riga. — Polly, Mathiasen, afg. Hook of
Holland 16./5. til Casablanca. — Laura, Lund, afg. Cadiz 15./5.
til Hamburg. — Nordsøen, Gram, ank. Bayonne 15./5. —
Nexos, Basse, ank. St. Servan 15./5. — Ellen, Hansen, ank.
Hamburg 19./5. — Rigmor, Uldall, pass. Helsingør 20./5. for
Petersborg. — Nora, Lauritsen, ank. London 19./5. — Karla,
Nielsen, ank. Methil 19./5. — Marie, Nielsen, ank. Gefte 19./5.
— Ulla, Hansen, ank. Wiborg 19./5. — Nautik, Nielsen, afg.
Petersborg 18./5. til Råfsö. — Olga, Christensen, afg. Rotterdam
17./5. til Nyborg. — Thyra, Jessen, afg. Corubion 17./5. til
Hamburg. — Cito, Jøsen, pass. l'Ouessant 14./5. for Palma. —
Fylla, Brinch, afg. Burriana 20./5. til Antwerpen.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Helsingør 19./5. for
Ghent. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kronstadt 17./5. — Nord-
pol, Holst, ank. Newcastle 20./5.

Havet. Fyen, Mathiesen, pass. Københavns Rød 18./5. for
Rotterdam.

Orion. Erik, Hansen, ank. Riga 10./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. New York 15./5.
— Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. København 18./5.
— Svend, Schmidt, ank. Lapvik 18./5.

Nordsøen. England, Andersen, afg. København 19./5.

Dansk-beltisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen,
ank. New York 19./5.

Europa. Europa, Hansen, ank. Reval 16./5. — Frankrig,
Friis, afg. Tampico 7./5. — Tyskland, Danstrup, ank. New York
12./5.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motor-skibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er ansvet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 241. **Lille-Bælt**. Maalestok 1 : 130 000, med Specialkort over Vejle, Fredericia, Kolding, Middelfart, Assens og Faaborg Havn samt over Snævringen og Farvandet omkring Bøge. 1913. Pris paa Kortlærrer Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 255. **Jyllands Vestkyst** med Opgangen til Skagerrak. Specialkort over Graadyb og Esbjerg. Maalestok 1 : 360 000. 1913. Pris paa Kortlærrer Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 258. **Isefjord**. Maalestok 1 : 60 000, med Specialkort over Nykjøbing, Holbæk, Hundsted, Lynæs, Frederiksværk, Frederikssund og Roskilde Havn. 1913. Pris paa Kortlærrer Kr. 3,00.

Kort Nr. 260. **Islands Vestkyst**. **Faxe Bugt**. Maalestok: 1 : 250 000, med Specialkort over Reykjavik Red og Havn. 1913. Pris paa Kortlærrer Kr. 3,00, paa Papir Kr. 2,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 117. Lille-Bælt. 1900.

Kort Nr. 130. Jyllands Vestkyst. 1903.

Kort Nr. 151. Isefjord. 1897.

Kort Nr. 234. Islands Vestkyst: Faxe-Bugt. 1910.

I. Østersøen.

837. **Sverrig. Utklippan E. Vrag.**

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 20/499. Stockholm 1913.)

Paa *Rosenklintgrund*, E. for *Utklippan*, er der strandet en Damp, hvis Agter-skib er over Vandet. Saa vidt muligt vises en hvid Lanterne fra Vraget. En grøn Vrag-lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 s., vil snarest muligt blive udlagt i c. SE. Ilg Retning for Vraget. *Rosenklintgrund*: 55° 57' 08" N. 15° 45' 28" E.

874. **Italien W.-Kyst. Amalfi. Fyr forandret.**

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 120/287. Genova 1913.)

Fyret paa Molehovedet ved *Amalfi* viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mærke 1 s. Synsvidde: 9 Sm. I øvrigt uforandret. 40° 37' 50" N. 14° 36' 00" E.

875. **Grækenland. Volo. Fyr forandret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1110. Berlin 1913.)

Det grønne, faste Fyr paa S-Molen ved *Volo* er ombyttet med 2 grønne, faste Fyr, det ene over det andet. Flammens Højde: 10 m og 8 m. Synsvidde: 5 Sm. Man skal holde 20 m W. og 50 m N. om Fyrene. Efter endt Byggearbejde flyttes Fyrene til Molehovedet. 39° 21' 15" N. 22° 57' 52" E.

876. **Grækenland. Morea. Poros. Fyr forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 597. London 1913.)

Fyret paa *Dana* Pynt er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mærke 1 s. Synsvidde: 14 Sm. I øvrigt uforandret. 37° 31 1/2' N. 23° 25 3/4' E.

877. **Grækenland. Salamis Strøde. Lipso. Oplysning om Fyr.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 598. London 1913.)

Fyret paa den NE-lige Del af Øen vil ikke blive tændt. Om Fyret er midlertidig eller permanent nedlagt vil blive nærmere meddelt. 37° 56 1/4' N. 23° 36' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/886. København 1913.)

878. **Grækenland. Psittalia (Psathura). Fyr tændes foreløbig ikke.**

Ifølge Meddelelse til det *danske* Udenrigsministerium tændes *Psittalia (Psathura)* Fyr foreløbig ikke. 39° 29' 15" N. 24° 10' 49" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/886. København 1913.)

879. **Tyrkiet. Marmorhavet. Chirsiz Adasi (Khairsiz Ada eller Ayansha). Fyr tændt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1111. Berlin 1913.)

Det hvide Lynfyr paa den N-lige Top paa *Øen Chirsiz Adasi* er tændt. Flammens Højde: 110 m. Synsvidde: 5 Sm. 40° 38' 40" N. 27° 29' 30" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/793. København 1913.)

880. **Tripolis (Libyen). Derna. Fyr tændt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1113. Berlin 1913.)

I *Derna* Havn er tændt følgende Fyr:

1) Et grønt, fast Fyr paa Yderenden af Molen, som bygges ud fra Pynten i Nærheden af *Road* Batteri. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 2 Sm.

2) Et rødt, fast Fyr paa Hovedet af Broen, c. 250 m SW. for Inderenden af foran-nævnte Mole. Synsvidde: c. 1 Sm. c. 32° 45 1/4' N. 22° 40' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Forenede Stater i Nord-Amerika:

N 2668 West Indies. — South Coast of Cuba: Entrance to Yateras River.

Frankrig:

N 5473 Rade de Dakar.

R 920 De Dannes à Ambleteuse.

R 3670 Port de Paimpol.

R 4902 Du Croisic à la pointe de Saint-Gildas.

R 4930 Le Havre.

R 5085 La Manche, partie Est.

R 5412 Abords de Conakry.

Tyskland:

N 490 Mittelmeer, Stüdküste von Spanien: Cartagena bis Cabo San Antonio.

I : 250 000.

N 531 Westindien: Karaibisches Meer, Nordwestlicher Teil. I : 900 000.

838. Rusland. Finske Bugt. Reval. Kejser Peter den Stores Havn. Uddybning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1082. Berlin 1913.)
I *Kejser Peter den Stores Havn* foretages Uddybninger. Midlertidige Ledeбакer, hvorfra der vises hvide, faste Fyr, er opført paa den SE-lige Del af *Karløv* og ved *Zigelskoppel* NW. for *Reval*. Ved W.-Kanten af Havnen udlægges midlertidige Sømærker. c. 59° 27 $\frac{3}{4}$ ' N. 24° 43' E.

839. Tyskland. Kieler Fjord. Kieler Havn. Øvelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1078. Berlin 1913.)
Fra den 9de Juni til den 22de August d. A. afholdes Øvelser i *Kieler Havn* tværs ud for *Friedrichsort* Fyr. Arealet mellem Broerne ved *Jägersberg* og *Korvigen*, E. for Linien gennem Tønderne *Kiel 6—Kiel 7*, er spærret og afmærkes ud mod Farvandet med gule Tønder med rødt Flag. Spærres Øvelsesfeltet om Natten, udlægges sorte Lystønder, der viser hvidt, fast Lys, ved Siden af de gule Tønder. Politidampene fører om Dagen et gult Flag, om Natten et rødt Lys over Topplanterne. *Friedrichsort* Fyr: 54° 23 $\frac{7}{8}$ ' N. 10° 11 $\frac{3}{4}$ ' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**840. Danmark. Sundet. Drogden. Oplysning om Puller.**

1) 6,7 m Pullen, der læa c. $\frac{1}{2}$ Sm NNW. for *Drogden* Fyrskib, eksisterer ikke. Dybden paa Stedet er 6,9 m. 55° 33' (35°) N. 12° 42' (43°) E.

2) Paa 6,9 m Pullen, der ligger c. 0,1 Sm SE. for *Drogden* Fyrskib, er der kun 6,6 m Vand. 55° 33' 12" N. 12° 43' 06" E.

(Kort Nr. 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 301, 303 og 304. Fyr-Port, Nr. 250)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/2332. København 1912.)

841. Danmark. Store-Bælt. Sprogø ENE. Bøjer udlægges midlertidig.

I Anledning af forestaaende Kabelreparationsarbejder vil der midlertidigt blive udlagt Bøjer med røde Flag, mærkede med en Krone over Bogstaverne „D. S. T.“ i Farvandet mellem *Sprogø* og *Halskov*. c. 55° 21' N. 11° 03' E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**842. Danmark. Kattegat. Samso E.-Kyst. Ballen. Fyrs Brændetid forandret.**

Det røde, faste Fyr paa S.-Møleens Hoved ved *Ballen* Havn brænder fremtidig hele Aarett. 55° 49' (02") N. 10° 38' (38") E.

(Kort Nr. 156, 211, 227 og 232. Danske Lods, Side 198. Havne-Lods, Side 18. Fyr-Port, Nr. 173.)

843. Danmark. Limfjorden. Frederik den VII.'s Kanal nedlægges.

Frederik den VII.'s Kanal er lukket for Skibstøtten, da Kanalen nedlægges. c. 56° 57' N. 9° 14' E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 483.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.**844. Rusland. Hvide Hav. Swiatoi Noss. Issignaler.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1152. Berlin 1913.)

Fra Signalmastens Raa ved *Svvetoloz Noss* Fyr vises efternevnte Signaler vedrørende Isforholdene i Indløbet til *Hvide Hav*, nær ved *Kap Orlovskoi*:

1) Internationalt Signalfag G over en Kugle: Skibstøt ikke vanskelig.

2) — G under en Kugle: Skibstøt lidt vanskelig.

3) — G over en Kugle med Spidsen nedad: Skibstøt vanskelig, men ikke farlig.

4) — G over en Kugle med Spidsen opad: Skibstøt farlig.

5) — G mellem to Kugler: Skibstøt ganske umulig.

en Baake i 3,6 m Vand, henholdsvis 265° (misv. W.) og 20° (misv. NE. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra samme Punkter.

Old Point Comfort Fyr: 37° 00' N. 76° 18 $\frac{1}{2}$ ' W.

868. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Shoals.

Grund og Vrag eksisterer ikke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1244. Washington 1913.)

Grunden med 3,6 m Vand, som var rapporteret c. 6 Sm WSW-lig for *Cape Lookout Shoals* Tønde Nr. 8, er eftersøgt paa det angivne Sted og 2 Sm rundt om dette. Grunden er ikke fundet. Bunden er jævn med Dybder paa 18 à 27 m.

Vraget, som læa i Nærheden af den rapporterede Grund, 15 $\frac{1}{4}$ Sm 190 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. t. W. $\frac{1}{4}$ W.), fra *Cape Lookout* Fyr, er forgeses eftersøgt og udtages af Kortene. 34° 22' 20" N. 76° 34' 45" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{202}$. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**869. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Caloosahatchee Floden. Baake opført.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1250. Washington 1913.)

En Baake med sort, flinkantet Topbetegnelse er opført i 1,8 m Vand paa Kanten af den nyfundne Grund med 1,2 m Vand. c. 26° 35' 35" N. 81° 54' 10" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/1775. København 1913.)

870. Cuba S.-Kyst. Santa Cruz del Sur. Grund.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1132. Berlin 1913.)

I *Cuatro Beales* Farvand ved Indløbet til *Santa Cruz del Sur* er fundet et Koralskær med 8,8 m Vand c. 410 m 249° (misv. WSW.) fra *Ceba Bank* Tønde. Dybtgaaende Skibe bør holde mindst 0,4 Sm uden om *Ceba Bank* Tønde. c. 20° 25' N. 78° 01' W.

871. Curacao. Belysning forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1130. Berlin 1913.)

1) Paa NW-Pynten af *Curacao* skal tændes et Fyr. c. 12° 24' N. 69° 09' W.

2) Fyret paa *Klein-Curacao* skal forandres. c. 11° 59',5 N. 68° 39' W.

872. Brasilien. Paranagua Bugt. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1133. Berlin 1913.)

1) I det N-lige Løb ligger følgende tre Tønder: 1) En sort Spidstønde 2,1 $\frac{1}{2}$ Sm 353 $\frac{1}{2}$ ° (misv. N. $\frac{1}{8}$ W.) fra Fyret paa *Corazas* Pynt. 2) En sort Spidstønde 3,6 $\frac{5}{8}$ Sm 62 $\frac{1}{2}$ ° (misv. ENE.) fra samme Fyr. 3) En hvid Spidstønde 8,1 $\frac{1}{2}$ Sm 74° (misv. E. t. N.) fra samme Fyr. NE-Enden af *Barrua de Paranagua* har skudt sig ud i NE-lig Retning.

2) Som Anduvningstønde for det S-lige Løb ligger nu en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, 3,1 $\frac{1}{2}$ Sm 143° (misv. SE. t. S. $\frac{1}{6}$ S.) fra samme Fyr. Den E-lige Yderende af *Barrua Topelaba* (S-lige Banke) ligger nu c. 1,7 Sm ESE. for *Niua Pina* Pynt og c. $\frac{3}{4}$ Sm W. for Anduvningslystønden for det S-lige Løb.

3) Den sorte Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, ved *Baleia* Skær, ligger nu E. for Skæret.

4) Den sorte Lystønde, som var udlagt 0,2 $\frac{1}{2}$ Sm 350° (misv. N. $\frac{1}{2}$ W.) fra *Cruz* Pynt, ligger nu 0,1 $\frac{1}{2}$ Sm 269° (misv. W. $\frac{3}{8}$ N.) fra Stangbakken. c. 25° 30' S. 48° 30 $\frac{1}{4}$ ' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/239 og 9/344. København 1912 og 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**873. Italien W.-Kyst. Neapel. Belysning forandret.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 120/2388. Genova 1913.)

Det grønne Fyr paa S-Enden af den ny krumme Mole i *Neapel* Havn er atter tændt, og den midlertidige Lystønde, der var udlagt ved Molehovedet, er inddraget. Fyret viser En-Fommørker hver 10 s. Lys 5 s. Mørke 5 s. Flammens Højde: 10 m. I øvrigt uforandret. *Neapel*: 40° 50' N. 14° 16' E.

860. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Rhode Island. Watch Hill Pynt. Gangway Rock Lystønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1230. Washington 1913.)
Gangway Rock Lystønde 2 G R, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 1 s, er udlagt. Tøndens Stationstid: 15de April—15de December. 41° 18' 00" N. 71° 51' 30" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/2174. København 1912.)
861. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Long Island Sund. Napatree Point Ledgo Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1231. Washington 1913.)
Napatree Point Ledgo Klokketønde Nr. 4 er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s. Lys- og Klokketøndens Stationstid: 15de April—15de December, den øvrige Tid ligger Klokketønden ude. 41° 18' 04" N. 71° 53' 22" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/2175. København 1912.)
862. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Long Island Sund. Milford. Charles Island Rocks Klokketønde omhyttet med Lys- og Klokketønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1232. Washington 1913.)
Charles Island Rocks Klokketønde 1 C I er omhyttet med en Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s. Lys- og Klokketøndens Stationstid: 1ste April—1ste December, den øvrige Tid ligger Klokketønden ude. 41° 11' 05" N. 73° 03' 08" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/2176. København 1912.)
863. Forenede Stater i Nord-Amerika. **New York Bugt. Main Channel. Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1234. Washington 1913.)
Bayside Range Channel Klokketønde 2 B G er udlagt ved Siden af *Bayside Range Channel* Lystønde 2 B G, 52° (misv. NE. t. E. 1/2 E.) fra *North Hook* Fyrbaake og 132° (misv. SE. 5/8 S.) fra *West Bank* Fyr, der ligger paa 40° 32 1/4' N. 74° 02 1/2' W.
864. Forenede Stater i Nord-Amerika. **New Jersey. Newark Bugt. Center-ville Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1235. Washington 1913.)
Centerville hvide, faste Fyr er tændt. Fyret vises fra en rød Baake i 1,8 m Vand 32 m E. for *Centerville* Klokketønde 2. 40° 40' 10" N. 74° 08' 02" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/451. København 1913.)
865. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Delaware Floden. Reedy Island Foryr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1236. Washington 1913.)
Reedy Island Foryr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 2,5 s, Lyn 0,5 s, Mørke 2 s. 39° 26' 43" N. 75° 34' 36" W.
866. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Chesapeake Bugt. Back Floden. Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1239. Washington 1913.)
Back River lodret sribede Klokketønde er udlagt i 6,4 m Vand c. 2 Sm E. for *Back River* Fyr. c. 37° 05' 13" N. 76° 13' 45" W.
867. Forenede Stater i Nord-Amerika. **Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1242. Washington 1913.)
1) *Chesapeake Ferry* Fyr Nr. 1 er tændt. Det er et hvidt, fast Fyr, som vises fra en Baake i 2,3 m Vand, 262° (misv. W. 1/4 S.) fra *Old Point Comfort* Fyr og 22 1/2° (misv. NE. t. N. 1/2 N.) fra *Newport News Middle Ground* Fyr.
2) *Chesapeake Ferry* Fyr Nr. 2 er tændt. Det er et rødt, fast Fyr, som vises fra
- Signalerne refererer til Kl. 7 Morgen og forbliver hejst i 24 Timer. I de første 3 Dage, efter at *N.-Duvina* er isfri, vises Flag G mellem to Kegler med Spidserne mod hinanden; dette Signal betyder: *N.-Duvina* Floden er isfri. c. 68° 08 3/4' N. 39° 49' E.
845. Danmark. **Thyborøn Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Fløjtetønde.**
Thyborøn Lys- og Fløjtetønde er for Sommeren ombyttet med *Thyborøn Fløjtetønde*. (Se danske Lods, Side 109 og Fyr-Fort. Nr. 54.) 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.
846. Tyskland. **Büsum. Tænding af Fyr opsat.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1089. Berlin 1913.)
Tændingen af det hvide og røde Fyr med To-Formørkelser ved *Büsum* Fiskerihavn er opsat indtil videre. 54° 07' 42" N. 8° 51' 44" E.
(Kort Nr. 180.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2883. København 1912.)
847. Tyskland. **Jade. Arngast. Bifyr slukkes midlertidig.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1091. Berlin 1913.)
Arngast Bifyr vil antagelig blive slukket den 14de Maj 1913 for et Tidsrum af 2 à 3 Uger paa Grund af Ombygning. Efter endt Ombygning vil der til Forsøg blive tændt et nyt Bifyr. Lysen er
- | |
|--|
| 1. hvidt i Pejlinger fra 225° til 314°; |
| 2. rødt i — — — 314° — 347°; |
| 3. hvidt i — — — 347° gennem 0° til 62°; |
| 4. grønt i — — — 62° til 73 1/2°; |
| 5. hvidt i — — — 73 1/2° — 122 1/2°; |
| 6. rødt i — — — 122 1/2° — 134°; |
| 7. hvidt i — — — 134° — 135°. |
- Lysvinklernes Grænser er omtrentlige, og saa længe Fyret er tændt til Forsøg, maa man ikke stole paa dem. 53° 28' 58" N. 8° 11' 06" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/2240. København 1910.)
848. Holland. **Zeeat van Zieriksee. Roompot. Schaar van Onrust. Afmærkning forandret.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 100/940. 's-Gravenhage 1913.)
I *Schaar van Onrust* er Spidstønde Nr. 3 a og Stumpstønde Nr. 5 a inddraget. Den afkortede Kegle paa Stumpstønde Nr. 5 er borttaget. 51° 36 1/2' N. 3° 38 1/4' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/318. København 1913.)
849. Holland. **Ooster-Schelde. Veregat. Afmærkning forandret.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 100/941. 's-Gravenhage 1913.)
I *Veregat* er foretaget følgende Forandringer i Afmærkningen: 1) Spidstønde Nr. 5 og Stumpstønde Nr. 12 er inddraget. 2) Spidstønde Nr. 6 har nu Nr. 5, og Stumpstønde Nr. 13 har Nr. 12. 3) Spidstønde Nr. 4 ligger i 3,5 m Vand paa 51° 33' 22" N. 3° 39' 48" E.
850. England. **Broadstairs. Vrag borttaget.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 99/933. 's-Gravenhage 1913.)
Vraget af Fartøjet *Challenge* paa *Broadstairs* Red er borttaget og Afmærkningen inddraget. c. 51° 21' N. 1° 27' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/713. København 1913.)
851. England. **Thamesen. East Swin. Dybde aftaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1096. Berlin 1913.)
Dybden i Løbet, som fører over *Middle Sand* fra *SW.-Reach* til *East Swin* mellem *SW.-Middle* Lys- og Klokketønde og *NE.-Marple* Lystønde, er aftaget 0,3 m à 0,9 m. Mindste Dybde c. 0,2 Sm N. for *NE.-Marple* Tønde er for Tiden 4,6 m, omtrent midt imellem de 2 nævnte Tønder er Dybden 5,2 à 5,5 m. *NE.-Marple* Lystønde ligger nu paa c. 51° 37' 2" N. 1° 05' 16" E.

852. England. Thomsen, East Swin og Wallet Spitway. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 625. London 1913.)

1) *Wallet Spitway* rød og hvid vandret stribe Kugletønde er flyttet 1,8 Sm i Retning 245° (misv. W. 7/8 S.) og ligger nu 4,1 Sm 181° (misv. S. t. W. 3/8 W.) fra *Clacton* Vandaarn. 51° 43' 20" N. 1° 08' 51" E. (eng. Kort Nr. 1975.)

2) *Swin Spitway* sorte Klokketønde er flyttet c. 2 Sm i Retning 246° (misv. W 3/4 S.) og ligger nu 5,33 Sm 177° (misv. S. t. W.) fra *Clacton* Vandaarn. 51° 42' 06" N. 1° 09' 24" E. (eng. Kort Nr. 1975.)

Disse Tønder er flyttet for at afmærke et Løb mellem *Gumfleet Sand* og *Brazey Sand*, W. for det tidligere *Spitway*, i hvilket Løb Dybden er aftaget. En Linie mellem Tønderne angiver det dybeste Vand, men Løbene skifter hurtigt; man maa derfor ikke stole paa de angivne Dybder, og man bør bruge Loddet omhyggeligt ved Besejlingen.

853. England. Would Fyrskib. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 615. London 1913.)

Taagesignalet fra *Would* Fyrskib er nu forandret til Et-Stød hver 1 m, Stød 4 s., Pause 56 s. 52° 50' N. 1° 48' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/280. København 1913.)

854. England. Humber. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 611. London 1913.)

Omtrent den 15de Maj 1913 sker efternevnte Forandringer:

1) Paa E.-Siden af Løbet W. for *Clay Huts*, 1,04 Sm 354° (misv. N. 7/8 E.) fra *Newsham* Boob Bagyr og 86° (misv. E. t. S.) fra *Killingholme* Bagfyr, udlægges en sort Lystønde mærket „9“, som viser rødt Et-Lyn hver 6 s. 53° 39' N. 0° 11 1/2' W.

2) Paa E.-Siden af Løbet, 1,14 Sm 22° (misv. NE. 5/8 N.) fra *Killingholme* Bagfyr og 87° (misv. E. t. S. 1/8 S.) fra *New Inn*, udlægges en sort Lystønde, mærket „10“, som viser rødt Et-Blink hver 6 s.

3) Paa E.-Siden af Løbet, 1,92 Sm 3° (misv. N. t. E. 3/4 E.) fra *Killingholme* Bagfyr og 41° (misv. NE. t. E.) fra *New Inn*, udlægges en sort Lys og Klokkelaade, mærket „11“, som viser rødt Et-Blink hver 6 s.

4) Paa E.-Siden af Løbet, 0,8 Sm 176° (misv. S. t. W.) fra *Thorngumbald Clough* Bagfyr og 81° (misv. E. 5/8 S.) fra den N. lige Pynt ved Indløbet til *Skitter havnen*, udlægges en sort Lystønde, mærket „12“, som viser rødt Et-Blink hver 6 s.

5) Følgende Tønder inddrages: a) Sort Spidstønde Nr. 9 paa SW.-Kanten af *Foul Holme sand*. b) Sort Spidstønde Nr. 10 paa NW.-Kanten af *Foul Holme sand*. c) Sort Spidstønde Nr. 11 paa W.-Kanten af *Faul sand*.

6) Sort Spidstønde Nr. 12 paa Kanten af *The Hebbles* faar Nr. 13. (Kort Nr. 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**855. England. Liverpool Bugt. North-west Fyrskibs Beliggenhed.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 612. London 1913.)

North-west Fyrskib ligger 0,35 Sm 315° (misv. NW. t. N. 1/2 N.) fra Stedet, hvor det er vist i Kortene. 53° 31' 30" N. 3° 31' 26" W. (iflg. eng. Kort Nr. 1170 b.)

Det tidligere Fyrskib, som er sunket, er ikke blevet taget op, og Reserverfyrskibet har permanent erstattet det. Mindste Dybde over Vraget af Fyrskibet er 23 m. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1980. København 1911.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**856. Spanien NW.-Kyst. Kap Finisterre. Oplysning om Fyr.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 19/1117. Berlin 1913.)

Fyret paa Kap *Finisterre* gaar i Skjul af Land E. for Pejling 146° (misv. S t. E. 1/2 E.). 42° 52' 56" N. 9° 16' 20" W.

857. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Lystønder udlagt og forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1226. Washington 1913.)

1) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i 11 m Vand c. 0,2 Sm N. for NE.-Enden af *Speacle Island*, 248 1/2° (misv. W. 5/8 S.) fra *Deer Island* Fyr og 356° (misv. N. 7/8 E.) fra *Broad Sound South Channel Inner* Forlyr.

2) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 2, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i 11 m Vand c. 0,2 Sm S. for *Lower Middle Shoal* 194 1/2° (misv. SW. t. S. 1/2 S.) fra *Winktop* Baake og 258 1/2° (misv. W. 1/4 N.) fra *Deer Island* Fyr.

3) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 5 har nu Nr. 3 og viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.

4) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 4 viser nu rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.

5) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 7 har nu Nr. 5.

6) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 6, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i c. 10 m Vand paa NE.-Siden af Løbet, 184 1/2° (misv. S. t. W. 5/8 W.) fra *Bird Island Spinle* og 280° (misv. NW. t. W. 7/8 W.) fra *Deer Island* Fyr.

7) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 7, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i c. 10 m Vand paa SW.-Kanten af Løbet 224° (misv. SW. t. W. 1/8 W.) fra *Bird Island Anchorage* Baake D og 265 1/4° (misv. W. 7/8 N.) fra *Glade Flats* Baake.

8) *Boston Main Channel* Lystønde Nr. 8, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., er udlagt i c. 10 m Vand paa NE.-Kanten af Løbet henholdsvis 238° (misv. W. t. S. 5/8 S.) og 272° (misv. W. t. N. 3/8 N.) fra sidstnevnte Punkter.

Deer Island Fyr: 42° 20 1/2' N. 70° 57 1/4' W.

858. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Tønder forandret Navn.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1227. Washington 1913.)

1) *McBlair Shoal Broken Part East* Stumpstønde 1 kaldes nu *McBlair Shoal* Stumpstønde 1. 41° 25' 35" N. 69° 44' 00" W.

2) *McBlair Shoal Broken Part* Stumpstønde 3 kaldes nu *McBlair Shoal* Stumpstønde 3. 41° 25' 27" N. 69° 45' 15" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/296. København 1912.)

859. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Tønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 18/1229. Washington 1913.)

Ved Sikeren nd for E.-Kysten af *Block Island* er udlagt:

1) *Whale Rock* Spirtønde 1 i 6 m Vand 69 1/2° (misv. E. 3/4 N.) fra *Block Island Southeast* Fyr og 166 1/2° (misv. S. 1/8 E.) fra Kanten af *Old Harbor* Pynt.

2) *Old Barton Rock* Spirtønde 3 i 5 m Vand 11 1/2° (misv. N. t. E. 1/4 E.) fra Kanten af *Balls* Pynt og 112 1/2° (misv. SE. 7/8 E.) fra *Block Island North* Fyr. Dybden paa Sikaret er 0,6 m.

Block Island North Fyr: 41° 13 3/4' N. 71° 34 1/2' W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.Kyst og Asiens S.- og Ø.Kyst med hosliggende Øer.

No. 568. Bornen, East Coast—Gowie Bay. Coal Mine reach and approach—Beacons and buoy established. (1) Position. On northern edge of 3-foot bank, situated off southern shore of Gowie bay, eastward of Grassy point, at a distance of 2 miles and $3\frac{1}{10}$ cables, 94° (S. 89° E. Mag.), from the south extreme of Adolph point. Lat. $4^{\circ} 16\frac{1}{4}'$ N., long. $117^{\circ} 42\frac{1}{4}'$ E. Description. Pile beacon with black and white chequered topmark. (2) Position. On edge of bank on south side of entrance to Coal Mine reach, in a depth of about $3\frac{1}{2}$ fathoms, at a distance of $10\frac{1}{10}$ cables, 110° (S. 72° E. Mag.) from the south extreme of Adolph point. Description. Pile beacon with black and white chequered topmark. (3) Position. On edge of bank on north side of Entry narrows, at a distance of 3 cables, 99° (S. 83° E. Mag.), from the south extreme of Adolph point. Description. Pile beacon with red topmark. (4) Position. On Drake bank, at a distance of 4 cables, 298° (N. 64° W. Mag.), from the outer end of the wharf at Sibetik Island Coal Depot. Description. Red conical buoy with white spherical topmark. Variation. 2° E. (Notice No. 568 of 1913, dated 5th May.)

Charts affected. No. 306, Simatuban and Serudong rivers. No. 2099, North-western part of Sibako bay. Publication. Eastern Archipelago, Part I., 1911, pages 230, 231.

No. 571. Eastern Archipelago, Celebes—Falos Bay. Dongala road—Light established. Position. On beacon situated on edge of reef, at a distance of $3\frac{7}{10}$ cables, 104° (S. 78° E. Mag.), from Dongala flagstaff. Lat. $0^{\circ} 40' S.$, long. $119^{\circ} 44\frac{1}{4}' E.$ Abridged description. Lt. F., Red. Details: Character. A fixed red light. Elevation. 10 feet. Visibility. 2 miles. Structure. The existing beacon. Variation. 2° E. (Notice No. 571 of 1913, dated 6th May.)

Chart affected. No. 3209, Plans of Dongala road and Palos bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 99. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 321; Revised Supplement, 1909.

No. 578. Red Sea, Eastern Shore. Hodeida approach—Discoloured water reported. Position. Lat. $14^{\circ} 50' N.$, long. $42^{\circ} 39\frac{1}{2}' E.$ Description. A belt of discoloured water, 2 miles long and a quarter of a mile wide, apparently indicating the existence of a bank. (Notice No. 578 of 1913, dated 8th May.)

Charts affected. No. 143, Jebel Teir to Perim island. No. 84, Red Sea, sheet IV. No. 2523, Red sea. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 389.

No. 586. Japan—Inland Sea. Okado bana—Light established. Position. At a distance of about one cable within extremity of point. Lat. $34^{\circ} 25' 55'' N.$, long. $134^{\circ} 19' 52'' E.$, on chart No. 1969. Abridged description. Lt. Occ., ev. 4 sec., 195 ft., vis. 20 m. Details: Character. An occulting white light every four seconds, showings thus: —
Light, 2 secs.
eclipse, 2 secs.

Elevation. 195 feet. Visibility. 20 miles, from 209° (S. 34° W. Mag.), through west, north, and east, to 116° (S. 55° E. Mag.), except where obscured by Funoko sima. Power. 2,000 candles. Structure. White hexagonal tower, 23 feet in height to centre of lantern. Variation. 5° W. (Notice No. 586 of 1913, dated 8th May.)

Charts affected. No. 1969, Ozueli jima to Funoko sima. No. 137, Harima nada. No. 3566, Izumi nada and Harima nada. No. 2875, Naikai (Inland sea). No. 2347, Nipon, Kiusiu, Shikoku, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 203. Japan, Korea, &c., 1904, page 432.

No. 604. China, East Coast—Yang tse Kiang Entrance. North Channel—Less water reported. Position. Near 3-fathom patch, situated at a distance of about $5\frac{1}{2}$ miles, south-westward, from Shaowei-shan island. Three-fathom patch, lat. $31^{\circ} 23' N.$, long. $122^{\circ} 8\frac{1}{4}' E.$ Details. Soundings of about 12 feet, when reduced to low water, were obtained in the vicinity given above by Captain Walker, Master of the S. S. Liangchow. Note. A note "Less water reported (1913)", has been placed on the charts against the 3-fathom patch. (Notice No. 604 of 1913, dated 10th May.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse Kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse Kiang. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, pages 368, 380.

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Maj 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	110 — $\frac{1}{4}$	110	110 $\frac{1}{4}$
Danmark	109 $\frac{1}{2}$	109 $\frac{1}{4}$	109 $\frac{1}{2}$
Norden	117 $\frac{1}{4}$ — 118	117 $\frac{1}{4}$	117 $\frac{1}{2}$
Gorm	—	—	—
Carl	117	117	117 $\frac{1}{4}$
Dannebrog	125 $\frac{3}{4}$ — 127 $\frac{1}{4}$	127	127 $\frac{1}{2}$
Skjold	104 $\frac{1}{2}$	104	104 $\frac{1}{2}$
Urania	—	39	40 $\frac{3}{4}$
Neptun	123 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$	123 $\frac{3}{4}$	123 $\frac{3}{4}$
Dampsk. af 1896	125 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	125 $\frac{1}{4}$	125 $\frac{1}{2}$
Højmdal	—	125 $\frac{3}{4}$	126
Østasiatiske	—	128 $\frac{1}{2}$	128 $\frac{3}{4}$
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	126 — $\frac{1}{4}$	125 $\frac{1}{2}$	126
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	79 — $\frac{1}{2}$	79 $\frac{1}{4}$	79 $\frac{1}{2}$
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 $\frac{3}{8}$ % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.	—	84 $\frac{1}{4}$	85
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	—	82 $\frac{1}{4}$	83
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns. Kreditf.	—	89 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{4}$
4% — — — 2. Serie.	—	93	95
4% — — — 1.	—	94 $\frac{1}{2}$	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.	—	89	91
4% — — — 7.	—	90 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	—	92 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
4% Østift. Kreditf.	—	90 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{4}$

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	142 $\frac{1}{2}$	144
Privatbank	103 — $\frac{1}{2}$	102 $\frac{3}{4}$	103
Landmandabank	137 $\frac{3}{4}$	137 $\frac{1}{2}$	138
Handelsbank	141 $\frac{1}{4}$	141 $\frac{1}{2}$	142
Grundejerbank	14 — $\frac{1}{2}$	14 $\frac{1}{4}$	14 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{4}$	87 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	232 — $\frac{3}{4}$	232	232 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier	215 — $\frac{1}{2}$	215	215 $\frac{1}{2}$

Vekselkursen d. 21. Maj 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.24	18.19
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.40	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Maj 1913.	
Russiske Noter	215.25
4% Russiske Consols	88.90
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	86.50
5% Mexikanske 1899	96.20
5% Rumænske Stats	89.25
4% — — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 104,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 176,000, „Carl“ 28,000, „Dannebrog“ 184,000, „Skjold“ 28,000, „Urania“ 32,000, „Dampskib. af 1896“ 88,000, „Højmdal“ 24,000, „Gorm“ 40,000, „Neptun“ 44,000, „Dansk-russisk“ 82,000, „Østasiatisk“ 12,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iverseu, afg. Glasgow 16./5. — Alf, Clausen, ank. Kronstadt 20./5.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Guiana 18./5. — Sara, Jensen, afg. Skjutsund 20./5. — Helene, Sørensen, afg. Hull 16./5. — Ragnhild, Schultz, afg. Aarhus 20./5. — Valborg, Hansen, ank. Kotka 19./5. — Sjælland, Svarrer, ank. Windau 16./5. — Estrid, Hansen, ank. Methil 19./5. — Agnete, Dam, afg. Mariager 19./5. — Gunhild, Hansen, afg. Kristiania 20./5. — Hermia, Farup, afg. Rendsborg 20./5. — Alice, Jørgensen, ank. Danzig 19./5.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Libau 15./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 19./5. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Libau 17./5.

Det Østasiatiske Kompagni. Samui pass. Sagres 16./5. hjemg. — Bintang ank. Colombo 18./5. hjemg. — Bandon afg. Colombo 15./5. udg. — Pangan afg. Port-Said 13./5. hjemg. — Selandia pass. Messina 19./5. udg. — Jutlandia afg. København 20./5. udg. — Siam afg. Port-Said 13./5. udg. — Tranquebar ank. København 17./5. — Cathay ank. Yokohama 20./5. udg. — Indien afg. Hongkong 11./5. hjemg. — Chumpon afg. Teneriffe 16./5. hjemg. — Kina ank. San Francisco 11./5. udg. — Arabien afg. Teneriffe 24./4. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 6./5. udg. — St. Croix ank. London 11./5. udg. — St. Jan afg. St. Thomas 4./5. hjemg.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Hammerhus 14./5. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 7./5. — Eeonora Mærsk afg. Nantes 14./5. for Newport. — Laura Mærsk afg. St. Vincent 2./5. for Nantes. — Lexa Mærsk ank. Libau 13./5. — Peter Mærsk pass. København 15./5. for Ghent. — Sally Mærsk ank. Hamburg 15./5. — Høneborg pass. København 14./5. for Reval. — Rosenborg ank. W. Hartlepool 12./5.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Libau 12./5. — Amalienborg ank. Emden 17./5. — Brattingsborg pass. Algier 13./5. — Børglum ank. Barry 10./5. — Dansborg pass. Gibraltar 17./5. — Elsborg ank. Huelva 5./5. — Esrom afg. Pola 13./5. — Flynderborg pass. København 19./5. — Frederiksborg afg. Immingham 18./5. — Guldborg ank. Hull 18./5. — Gurre afg. Cardiff 10./5. — Hammershus afg. Albany 4./5. — Harrildsborg pass. København 16./5. — Hundborg ank. Petersborg 10./5. — Jelling afg. Cienfuegos 16./5. — Jomsborg ank. Nicolaistad 14./5. — Jungshoved pass. Perim 9./5. — Jægersborg ank. København 17./5. — Kallundborg ank. Cardiff 10./5. — Kalø pass. Skagen 18./5. — Klampenborg ank. Petersborg 16./5. — Kronborg pass. Rio Janeiro 10./5. — Lejre ank. Aleksandria 15./5. — Marselisborg ank. Buenos Aires 25./4. — Næsborg afg. Rotterdam 14./5. — Randelsborg ank. Helsingør 8./5. — Silkeborg ank. Lübeck 15./5. — Skanderborg ank. Råfö 12./5. — Skjoldborg ank. Stromsøy 16./5. — Skodsborg afg. Königsberg 16./5. — Spigerborg ank. Petersborg 10./5. — Stegelborg afg. Pensacola 18./5. — Stjerneborg afg. Windau 17./5. — Søborg ank. Stettin 14./5. — Taarnborg ank. Riga 13./5. — Ulfsborg afg. Methil 14./5. — Uranienborg ank.

Malmö 18./5. — Vordingborg pass. Helsingør 19./5. — Ørkild ank. Galatz 8./5.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Reykjavik 19./5. til Leith. — Nelly, Clausen, ank. Gefle 19./5. — Fanny, Eriksen, afg. Lissabon 14./5. til Heysham. — Lilly, Bang, afg. Åbo 20./5. til Gefle. — Alexy, Sørensen, ank. Lovisa 18./5. — Dagny, Clausen, pass. Ushant 19./5. for Avilés. — Mary, Dulu, ank. St. Malo 19./5.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sundswall 17./5. — Martha, Christensen, ank. Sikeå 17./5. — Elua, Rathje, ank. Tynen 17./5. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 19./5. — Harriet, Larsen, ank. Glasgow 19./5. — Dagny, Therkildsen, afg. Rouen 20./5. — Simone, Møller, afg. Furugrund 19./5. — Jeanne, Olsen, ank. Kronstadt 10./5. — Vera, Risø, ank. Granvik 16./5. — Daisy, Jørgensen, ligger i Oscarshavn for Reparation. — Annine, Leth, ank. Licata 19./5. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 15./5. — Betty, Lagesen, ank. Swausea 10./5.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Treport 15./5. — Energi, Jensen, ank. Burutisland 18./5. — Emanuel, Svane, ank. Klagshamn 19./5.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. Newcastle 18./5.

Sejlskibe.

Svendborg. Solon, Rasch, ank. Bokanos 14./5. — Lyø, Jensen, ank. Stolpenünde 13./5. — Valkyrien, Hansen, ank. Helsingfors 13./5. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Waag 14./5. — Cathrine, Hansen, ank. Trångisvaag 13./5. — Mercur, Lund, ank. Fowey 15./3. — Casper, Hansen, ank. Charlestown 15./3. — Agnes, Nielsen, ank. Walkum 15./5. — Clytia, Jensen, ank. Petersborg 14./5. — Libra, Hansen, ank. Höganäs 14./5. — Alma, Hansen, ank. Skagen 14./5. — Norden, Andreasen, ank. Skagen 14./5. — Primula, Jørgensen, ank. Höganäs 15./5. — Niels Juel, Olsen, ank. Gustafsberg 15./4. — Falken, Rasmussen, ank. Karrebæksmünde 16./5. — Venns, Hansen, ank. Odense 16./5. — Concordia, Henriksen, ank. Westuanörne 15./5. — Fanny, Hansen, ank. Wiborg 16./5. — Laurits, Dam, ank. Gefle 17./5. — Rotha, Jensen, ank. Fakse 18./5. — Fortuna, Jørgensen, ank. Raumo 18./5. — Capella, Hansen, ank. Örn-köldsvik 19./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Stettin 19./5. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Port Madoc 17./5. — Ludvig, Brandt, ank. Oporto 18./5. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Umeå 19./5. — Jørgen Larsen, Mouritsen, ank. Wiborg 18./5. — Peter, Hansen, ank. Åhus 19./5. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Sundswall 19./5. — Vesta, Poulsen, ank. Hernösand 19./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Port de Norwic 19./5. — Gefion, Lund, ank. Lübeck 19./5. — Najaden, Rasmussen, ank. Wiborg 19./5. — Zenitha, Jensen, ank. Luleå 20./5. — Brita, Jensen, ank. Wiborg 19./5. — Ariel, Ravnemose, ank. Sølvesborg 20./5. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Wiborg 19./5. — Willemoes, Eriksen, ank. Wiborg 19./5. — Rossing, Larsen, ank. Københavns Red 20./5.

Rønne. Næstved ank. Vestervig 4./5. — Louise ank. Swinemünde 5./5. — Veset, Kofoed, ank. Kristiaussand 10./5. —

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lastevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Magelligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 9./5. — Sigurd, Koføed, ank. Fredericia 10./5. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kolding 10./5. — Lilli, Holm, ank. Aalborg 10./5. — Freja ank. Colberg 11./5. — Johannes, Jensen, afg. Liverpool 12./5. til Rio Grande do Sul. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 14./5. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 14./5.

Æra. Amalia, Andersen, ank. Drammen 10./5. — Thyra, Hansen, ank. Hamburg 11./5. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 11./5. — Christiane, Petersen, ank. Swinemünde 12./5. — Vega, Olsen, ank. Horten 14./5. — Adele, Weber, ank. Carlshamn 11./5. — Sofie, Mollmann, ank. Aarhus 10./5. — Yrsa, Hansen, afg. Eyrahakki 13./5. til St. Davis. — Ofelia, Clausen, ank. Varberg 11./5. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Frederikshavn 11./5. — Lorenz, Bager, ank. Göteborg 12./5. — Marthing, Friis, ank. Grangemouth 14./5. — Freya, Koek, ank. Helsingborg 14./5. — Kirstine, Rasmussen, ank. Rønneby 14./5. — Claudia, Aaberg, afg. Mobile 11./5. til Casablanca. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Londonderry til West Hartlepool. — Gloria, Fabricius, ank. Drammen 15./5. — Merkur, Christensen, ank. Ystad 15./5. — Freden, Christensen, ank. Casablanca 15./5. — Arken, Andersen, ank. Libau 16./5. — Albertine, Madsen, ank. Kristiania 15./5. — Levi, Bager, ank. Horsens 16./5. — Haabet, Riise, ank. Riga 15./5. — Inverurie, Friis, ank. Sandham 16./5. — Arietis, Andersen, ank. Wemyss 16./5. — Arken, Christensen, ank. Cadiz 16./5. — Atlantic, Rasmussen, afg. Norrköping 16./5. til Saffi. — Johanne, Eriksen, ank. Göteborg 17./5. — Solon, Rasmussen, ank. Malmö 17./5. — Skirner, Rasmussen, ank. Åbo 17./5. — Harris, Thorsteinson, ank. Riga 11./5. — C. M. Petersen, ank. Karlshamn 17./5. —

Ami, Christensen, ank. Halmstad 16./5. — Dana, Boye, afg. Ferdinandina 16./5. til Centa. — Esther, Fabricius, er ank. Newfoundland. — Rise, Bager, er ank. Cadiz. — Elin, Christensen, er ank. Leith. — Marie, Christoffersen, ank. Halmstad 18./5. — Amor, Hansen, pass. Kjøbenhavns Red 18./5. p. R. t. La Rache. — Hebe, Hansen, ank. Fraserburgh. — Nordland, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 17./5. — Freya, Nielsen, ank. Nyneshamn 18./5. — Nathalia, Eriksen, ank. Göteborg 18./5. — Svalen, Rosenbeck, ank. Eyrahakka 17./5. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 18./5. p. R. t. Riga. — Vega, Petersen, ank. Åhus 19./5. — Apollo, Albertsen, ank. Sølvesborg 19./5. — Bien, Petersen, ank. Pillau 19./5. — Alf, Hansen, ank. Åhus 19./5. — Marstal, Hansen, ank. Swinemünde 19./5. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 17./5. — Dorteia, Boye, ank. Gelle 18./5. — Gertrud, Christensen, ank. Dysart 19./5. — Mary, Andersen, ank. Mandal 19./5. — Kirstine, Jensen, Raahauge, ank. Portdinarwick 19./5. — Vigilandt, Jacobsen, ank. Gibraltar 19./5. — Heimdal, Staugaard, ank. Kjøbenhavns Red 19./5. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 19./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 22. Maj 1913. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garantet ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foræningers Lokaler og hos Blanketstøtterns Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og udlejes. J. Bindslev, Vestergade, Aalborg. Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl. 1825. Laxegade 26.
Tlf. Byen 2712 x.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH.

Large Stock of Best Durham, and Northumberland Coals always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY OR NIGHT INCLUDING SUNDAYS AND HOLIDAYS.

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., LTD., PORTLAND.

THE DARTMOUTH COALING CO., LTD., DARTMOUTH.

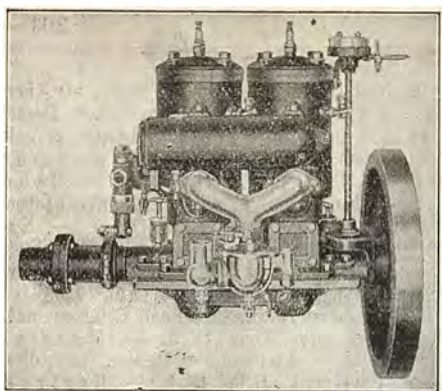
(Contractors to the Admiralty and all important Lines and Tramp Owners.)

CABLES

»Promptude — Portland« »Despatch — Dartmouth«.

Agent in Denmark,

A. F. HOVMAND,
COPENHAGEN, B.



BAADMOTOREN *Erd*

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

**Gundestrup
Import & Eksp. Co.**
Toldbodvej 7, Tlf. 7177
Specialitet: Hjælpemotorer
til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæringer og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved **Th. Lang, Kalvebod Brygge 14**
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remiase fra
Losselpladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

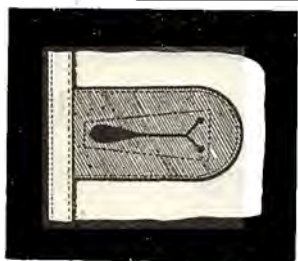
HÄNSCHELL, Barbados.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“



OLSKIND

Bedste Olie- tøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaces overalt.

Cand. pharm. **Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).**

KAY DYHR.

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD.**)

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1^a. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenague. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGSØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerung.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Tøll. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tøll. 76
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

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. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „NAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nøra 2393.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Enesforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. All udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshaandel.

Alle Slags Proviant samt Skibslevontarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.



Kakerlakker- pulver

å 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning.

Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axél Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovierings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Stonrog“.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tydestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlf. „Hansens“

Cronstadt
Tlf. „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla Instängeplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER,

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning.

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbånde er altid i Sæn. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius*.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Høenvendelse til Havneingeniøren's
Kontor.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommisionær.

Cronstadt, Rusland.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faae overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

BAADBESLAG & TILBEHØR

Klys — Pullerter — Rammer — Skruer m. m.

Fosfor Bronze

Foringer — Bøsninger & Stenger paa Lager.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

Lanterner med Tilbehør

til

Skibe, Lystfartøjer og Baade.

Specialitet:

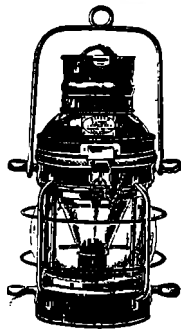
Nyeste Modeller til Motorbaade.

Davey & Co., London Ltd.

88, West India Dock Road, London, E.

Telegrams: „Acadv“, London.

Største Lager.



Antier-Lanterne
Nr. 102.

DET BEDSTE ER DET BILLIGSTE!

Loveridge's forbedrede Rørlednings Spring Buffers.

Messrs. Loveridge Ltd, Cardiff.

Glasgow 10/8 11.

Herrer,

S.S. „Kyleakin“.

Da denne Baad var ny blev den udrustet med almindelige Spring Buffers, men da disse ofte gik i Stykker og kostede Bryderi, ombyttede vi dem med Deres Patent Rørlednings Spring Buffers som nu har været i Brug i omtrent 3 Aar, og de har aldrig voldt noget Bryderi.

Med megen Agtelse

Abram Addie & Cousin.

Skriv efter illustreret Prislister til Fabrikkerne



LOVERIDGE LTD

Skibsudstyrsforretning
CARDIFF.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og industriforeninge n.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Maj 1913.

20. 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
 Davls 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:
 Indlævej. Frilhaven. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


65 Kr. Preisler
 Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbod- vej 7, Møz.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	--	---	-----------------

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
**Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.**

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

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“.

Sextanter-Kompasser

 Capt. Clausens
 Kontroldybdemaaler
 Eneforhandler for Skandinavien! Jaf
 Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
 15 KØBMAGERGADE 15
 Undgaa Fejltagelse.

**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS
JENSEN**
 Vesterbrogade 25
 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag.

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**
Vilhelm A. Bang, Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

S. Sørensen & SønSkibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Faget henholdsvis
Reel og billig Betjening garanteres.**MENGELBERGS PATENTBUREAU**

Frederiksborgg. 36. Telf. Byen 3081.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtægnet reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.



Berg & Larsen

Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
NyØstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.



A/s Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 600 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsaideingen. Telegram: „Værftet“.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Den internationale Søretskonference i København.

Den nylig afholdte Konference forløb i enhver Henseende tilfredsstillende. De forskellige Lande var godt repræsenteret, og der var almindelig Tilfredshed med Mødernes Forløb.

Efter Aabningshøjtideligheden om Tirsdagen den 13. ds. gik man straks over til Forhandlingerne, der aabnedes af den norske Gesandt H a g e r u p, der i et udmærket Foredrag anbefalede at arbejde for at faa Londoner Deklarationen af 1909 internationalt vedtaget. Denne Deklaration indeholder Regler om Behandlingen af Privatejendom — Skib og Gods — under Søkrig og beskæftiger sig med Spørgsmaal som Blokade, Kontrabande etc. Reglerne er opstillet af en Kommission bestaaende af Udsendinge fra de store Sømagter, og det har været Meningen gennem disse Regler at fastslaa de almindelig anerkendte Principer i de internationale Retsregler paa disse Omraader, saaledes at den ved Fredskongressen i Haag 1907 foreslaaede internationale Priseret kunde have disse Regler at gaa efter.

Paa Mødet her var der nu stillet de Spørgsmaal:

1. Om man fandt, at Londoner Deklarationen frembød Fordele fremfor den hidtilværende Tilstand.
2. Om man var tilbøjelig til at stemme for, at den accepteredes af alle Lande og
3. om der var Punkter, hvor man kunde ønske dens Regler forandrede.

Der var paa Mødet absolut Enighed om at besvare det første Spørgsmaal bekræftende og ogsaa Nr. 2 vilde de fleste svare bekræftende paa, medens der fra engelsk Side fremsattes nogle Betæneligheder, navnlig af Hensyn til den i Deklarationen indeholdte Regel om at visse Genstande bliver Kontrabande, ikke blot naar de føres til en fjendtlig befæstet By, men til enhver By, der tjener som Basis for Fjendens Stridskræfter. Det viste sig under Diskussionen, at den Fare, som Englænderne saa i disse Regler væsentlig faldt bort, hvis man gjorde Utrykkene klarere. Efter nogen Diskussion udsattes Spørgsmaalet, og en af de følgende Dage blev der forelagt Konferencen, ikke en Resolution, men en Udtalelse fra Bestyrelsen — det permanente Bureau — gaaende ud paa, at Diskussionen havde vist, at der var et udbredt Ønske om at se Deklarationen sat i Kraft, idet den vilde skabe Sikkerhed, hvor der nu var Usikkerhed, Overensstemmelse hvor der nu var Strid.

Man gik derefter over til Fragtlovgivningen, og fortsatte med Behandlingen af det Lovudkast, der var udarbejdet af en Kommission i London i Februar 1911, og om hvis første fem Paragrafer man var blevet enig i Paris i Efteraaret 1911.

§ 6 i Udkastet indeholdt den Regel, at Rederen ikke har Lov til at benytte andet Skib, end det aftalte til Transport af Varerne undtagen i Tilfælde af Ulykkestilfælde, der hænder efter Rejsens Begyndelse.

Efter nogen Diskussion blev Reglen, der stemmer med Sølovens § 113, vedtaget i den foreslaaede Form.

§ 7 i Udkastet indeholder den Regel, at Rederen er forpligtet til at modtage andet end det aftalte Gods, forsaavidt dette ikke gør Indgreb i hans Ret eller forøger hans Forpligtelser. Reglen gælder ikke ved specificeret Gods.

Om denne Regel udspandt der sig nogen Diskussion. Nogle mente, at Slutningen af Paragrafen var uriglig, idet det ikke synes at burde forandre Regelen, at Godset var specificeret. Fra Redernes Side gjordes det gældende, at Regelen i høj Grad vilde lægge en Byrde paa Rederierne, idet det var en meget uheldig og farlig Regel, at Befragteren skulde kunne levere andre Varer end oprindelig aftalt. Ved Afstemningen blev hele § 7 udstemt og faldt saaledes bort.

Med Hensyn til § 8, der udtaler det samme Princip som Søloven § 126, at Befragteren, før Rejsen er begyndt, kan hæve Kontrakten mod at betale halv Fragt, udspandt

der sig en længere Forhandling, idet der fra engelsk Side blev gjort gældende, at, naar Befragteren ønskede at hæve Kontrakten, maatte han betale den anden Part alt det Tab og Skade, som denne maatte lide ved, at Kontrakten hævedes. Fra de andre Landes Repræsentanter gjordes det gældende, at Regelen om halv Fragt var en meget gammel og anerkendt Regel, der var begrundet i, at man ved at have et fast Beløb, som Befragteren skulde betale, undgik en Mængde Bevisvanskeligheder. Reglen var derfor i begge Parters Interesse. Englænderne holdt til at begynde med fast ved deres Standpunkt, men ved Forhandlingernes Fortsættelse den næste Dag gik de ind paa den kontinentale Opfattelse, saaledes at Principet om halv Fragt enstemmig blev vedtaget.

Med Hensyn til Detaljerne baade i § 8 og § 9, hvilken sidste handler om det Tilfælde, at Befragteren vil hæve Kontrakten, efter at Rejsen er begyndt, opsattes Forhandlingerne herom til en senere Conference.

§ 10 taler om de Tilfælde, at Befragteren indenfor en vis Tid — Liggedage eller Overliggedage — ikke leverer Ladning eller ikke leverer en væsentlig Del af Ladningen. Der førtes herom en længere Forhandling, idet der gennengaende var Misfornøjelse med Paragrafens Affattelse. Den sidste Del af Regelen, der gjorde Kontraktens Opløsning afhængig af, om Befragteren havde leveret en »substantial part« af Ladningen eller ej, fandtes uheldig, og man var uenig om, hvorvidt Tidspunktet, indenfor hvilket Befragteren skulde have leveret, for at Kontrakten kunde betragtes som vedvarende skulde være Liggedage eller Liggedage plus Overliggedage.

Man enedes om en foreløbig Affattelse af Paragrafen, i Følge hvilken Kontrakten betragtedes som hævet, hvis der intet Gods var leveret inden Liggedagenes Udløb. Fandtes der i Kontrakten eller ved Kutyme fastsat Overliggedage kunde Skibet dog ikke forlade Havnen, uden efter at der var givet Befragteren Meddelelse og denne derefter ikke havde udtalt Ønsket om ogsaa at ville bruge Overliggedagene.

Paa Forslag af le J e u n e, Belgien, gik man derefter over til Behandling af to Spørgsmaal, som man fra henholdsvis dansk og tysk Side særlig havde ønsket fremmet, nemlig § 13 om Liggedage og § 20 om gennemgaaende Konnossementer.

Retsformand K o c h udtalte om § 13, at man i denne Paragraf burde gøre den Forandring, at Liggedage skulde være Arbejdsdage, Overliggedage løbende Dage, saaledes som Tilfældet er i skandinavisk Ret. Han paaviste nærmere Grundene til Bestemmelsen og det uheldige i, at Liggedagene regnes løbende, idet Liggedagene jo er de Dage, hvori Skibet skal holdes rede til Lastning, saaledes at det er det rigtigste her kun at medregne Arbejdsdage. Er Liggetiden udløben, bør Overliggedagene regnes løbende, idet Skibet jo kan sejle, hvad enten det er Arbejdsdag eller ej. Efter forskellige Udtalelser blev det udtalt, at det paa Mødet fremkomne skulde blive taget under Overvejelse ved Paragrafens senere Uklarbejdelse.

Dr. B r a n d i s, Hamburg, talte derefter om gennemgaaende Konnossementer og gjorde Rede for den Opfattelse, som det tyske Udvalg havde haft, at det var den sidste Reder eller Fragtfører, der burde hæfte overfor Modtageren. Dr. Brandis fremhævede, at det ikke var Tyskernes Mening at borttage noget af Ansvarret fra de tidligere, men for Omsætningens Skyld var det nødvendigt, at Modtageren kunde holde sig for Skade paa sine Varer til den sidste.

Der førtes en til sine Tider ret livlig Diskussion om dette Spørgsmaal, og det syntes, som om Englænderne med Sir Norman Hill som Ordfører misforstod den tyske Opfattelse af Spørgsmaalet. Behandlingen af Spørgsmaalet paa Mødet var dog kun foreløbig, og man endte

Diskussionen med at henvise Sagen nærmere til det staaende Udvalg.

Af Dellagerne i Diskussionen om Fragtlovgivning kan nævnes: fra Danmark Retsformand Koch og Generalkonsul Johan Hansen, fra England Sir Norman Hill, Advokaterne Batten og Temperley og Rederen Sir Runciman, fra Tyskland Dr. Brandis, Dr. Gütschow, Dr. Schultze-Schmidt, fra Ungarn Eksellencen Nagy, Øsirig Dr. Worms, Frankrig Advokat Govare, Belgien Mr. le Jeune og Advokat Franck, Holland Dr. Loder.

Det sidste Emne paa Dagsordenen var Spørgsmaalet om Sikkerheden til Søs.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 29. Maj 1913.

Norges Handelsflaade. I Følge »Norg. Handels- og Søfartst.« foreligger der nu definitiv Opgørelse over de af den norske Handelsflaade indsejlede Fragtbeløb for Aaret 1911. Den samlede Sum udgør 161 Millioner Kroner, eller 21 Millioner mere end det foregaaende Aar.

For Aarene 1909—08—07 og 06 varierede Summen mellem 139 og 124 Millioner, idet 1907 betegner Maksimum og 1906 Minimum.

Det foreliggende Resultat for 1911 er det højeste Fragtbeløb, som nogensinde er indsejlet af den norske Handelsflaade, og dog fik den kun tilnærmelsesvis det fulde Udbytte af det paagældende Aars gunstige Fragtkonjunkturer, fordi en Del af Tonnagen enten var bundet ved gamle Kontrakter eller var sluttet for tidlig.

Af de nævnte 161 Millioner Kroner, som er indsejlet i 1911, er 130 Millioner indsejlet af Dampskibe og 31 Millioner af Sejlskibe. Af Dampskibstonnagens Indtægter er c. 60 Millioner indkommet ved Maanedsfart og c. 70 Millioner ved løs Fart. Totalsummen 161 Millioner giver derfor ikke en helt klar Ide om Fragtfortjenesten, fordi Timecharterformen kun regner med Nettogevinsten for Skibet. Hvis hele Handelsflaaden var sluttet for det aabne Marked, er det ikke sikkert, at det økonomiske Udbytte altid vilde være bedre, men Fragtsummen vilde derimod være adskillig større.

Sejlskibenes opsejlede Fragtbeløb af c. 31 Millioner Kroner er et ganske enestaaende Resultat, som navnlig maa tilskrives de mange billige Indkøb af Jern- og Staal-skibe, som fandt Sted lige forud for Konjunkturopgangen. Der er tjent bedst paa Langfarten, dog har de mere og mere forsvindende Træskibe ogsaa givet et godt Resultat.

Dannelsen af en Marineforening. En Kreds af ansete Mænd i forskellige Livsstillinger, som har aftjent deres Værnepligt i Marinen, har udsendt en Opfordring til at danne en Marineforening, for at søge at vedligeholde Forbindelsen og Kammeratskabsfølelsen mellem Mænd, der har aftjent Værnepligten i Marinen og tjenstgørende og ikke tjenstgørende Befalingsmænd, samt at styrke Nationens Interesse for Søværnet og Søfarten ved at samle danske Mænd til fælles Arbejde for denne Sag.

Som ordinære Medlemmer kan optages uberygtede Mænd, der har aftjent deres Værnepligt i Marinen, og Befalingsmænd samt faste Funktionærer, der er eller har været tjenstgørende i Marinen. Som ekstraordinære Medlemmer kan optages uberygtede Mænd med Interesse for Orlogs- og Handelsflaaden og de dermed beslægtede Erhverv. Aarskontingentet er 3 Kr. og Indskud 1 Kr. Lister til Medlemstegning ligger fremlagt hos de fleste Boghandlere i Riget. Indmeldelse

kan desuden ske ved Henvendelse til Sekretæren for det midlertidige Forretningsudvalg: Premierløjtnant H. Ewald, Rosenvængets Allé 29 her.

Fra det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget følgende ny Søkort:

Nr. 255, Jyllands Vestkyst med Specialkort over Graadyb og Esbjerg; Maalestok 1:360,000.

Nr. 241, Lille Bælt med Specialkort over Snevingen ved Fæmø, Farvandet omkring Baagø; Vejle, Fredericia, Kolding, Middelfart, Assens og Faaborg Havne. Maalestok 1:130 000.

Nr. 258, Isefjord med Specialkort over Nykjøbing, Holbæk, Hundested, Lynæs, Frederiksværk, Frederikssund og Roskilde Havne. Maalestok 1:600,000, og

Nr. 260, Faxø-Bugt, Islands Vestkyst med Specialkort over Reykjaviks Red og Havn. Maalestok 1:250 000.

Samtlige Kort træder i Stedet for ældre Kort over samme Farvand og i nærlig samme Maalestok. Dylberne er angivet i Meter, og Kortene er udarbejdet fra nyt efter det bedste Materiale. De er endvidere forsynet med en Mængde Specialkort over vanskelige Dele af Farvandet og over de vigtigste Havne, hvorved de vinder meget i Anvendelighed. Mindre Skibe vil saaledes være fuldt i Stand til at sejle paa Lille Bælts Kortet, hvorved spares Udgiften til Kort i større Maalestok. Kortene er kobberstukne med Undtagelse af Isefjord, der er fotoalgraferet.

Man bedes erindre, at de gamle Kort er annulleret, saa det er nødvendigt at anskaffe de ny, da Fejl og Rettelser for Fremtiden kun henviser til disse.

Samtidig har vi modtaget Fortegnelse over det Kongelige Søkort-Arkivs Forhandlingsartikler, i hvilken der gives en let overskuelig Oversigt over samtlige ved Arkivet udarbejdede Kort og nautiske Bøger.

Ny spanske Regler for Dækslast. Den spanske Regering har gjort Udkast til nogle Bestemmelser, der indskrænker Førelsen af Dækslast, paa samme Maade som de engelske Regler for Dækslast. Disse Regler skulde træde i Kraft den 1. Marts d. A., men ved interesserede Parters Mellekomst har Regeringen udsat Reglernes Ikrafttrædelse til den 1. Juli.

Paa Grund af de mange Kontrakter, som allerede er afsluttet for indeværende Aar, har der imidlertid dannet sig en Komité, der vil søge at bevæge Regeringen til yderligere at opsætte Reglernes Ikrafttrædelse til 1. Januar 1914. The Baltic and White Sea Conference haaber snart at kunne meddele sine Medlemmer, at denne Udsættelse sluttelig er blevet vedtaget.

Konsulatvæsnet. Den 25. Marts har Udenrigsministeriet ansat Victor Høckert af Uleåborg som ulønnet Vicekonsul sammesteds under Generalkonsulatet i Helsingfors.

Den 15. Januar er O. Pätzelt af Porto Alegre blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Den 2. April har Udenrigsministeriet ansat E. Dresse af Liège som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet i Verviers.

Skoleskibet Viking er den 23. Maj afgaaet fra Rotterdam med en Ladning Koks til Callao. Adressen er Dansk Konsulat, Callao.

Pendulpropelleren.

Fra Professor ved den polyt. Lærestalt C. Hansen har vi modtaget følgende:

Der gøres saa mange tekniske Opfindelser i vor Tid, at man næppe faar Tid til at blive fortrølig med en enkelt Frembringelse, før den næste Opfindelse i samme Retning gør den første delvis overflødig uden dog at betyde noget egentligt Fremskridt. Disse Forhold er uheldige for den virkelige Opfinder, thi de mange middelmaadige Frembringelser svækker Interessen for de gode.

Opfinderen af »Pendulpropelleren«, Hr. Ingeniør Vogt, er paa en vis Maade Offer for Tidens Ugunst. Han har brugt en Formue til Udvikling af sin Opfindelse, der betegner et meget stort Fremskridt paa det maritime Omraade, og som i nogle Aar har været saa vidt fremme, at enhver kan overbevise sig om dens overordentlige Nyttedrivning som Fremdrivnings- og Styremiddel, men mangler Midlerne til Opfindelsens Demonstration i Udlandet, hvor Fagmænd kun kender denne Sag gennem Avisartikler.

Ovenstaaende maa dog ikke opfattes saaledes, at Hr. Vogt ganske har manglet Støtte, thi baade Staten, Carlsbergfondet og private Mænd har hjulpet ham, men ikke saa rigeligt, at han fuldt ud har kunnet naa Maalet. Det vil dog fremgaa af det følgende, at man ikke helt kan frikende ham selv for at have nogen Skyld i, at Pendulpropelleren endnu ikke har faaet den Anerkendelse, som den fortjener; men Hovedskylden ligger dog i de knappe Pengemidler.

Selve Pendulpropelleren er saa bekendt, at en Beskrivelse er overflødig, desuden kan enhver i Sagen interesseret se dens Installation i en Skonnert, som for Tiden ligger i Flaadens Leje. Derimod er der Grund til at undersøge denne Opfindelses tekniske Værdi set fra tre Sider, nemlig:

- 1) Frembyder den økonomiske Fordele sammenlignet med Drivskruen?
- 2) Yder den noget betydningsfuldt, som ikke kan opnaas paa anden kendt Maade?
- 3) Har den praktiske Mangler?

A d. 1. I »Ingeniøren« af 23. November 1912 har Hr. Vogt skrevet en Afhandling, hvori han gør Rede for de Forsøg med Pendulpropellerskonnerten, som i Tidernes Løb er foretaget af Marinens Embedsmænd og forskellige Kommissioner. Skonnerten blev bl. a. prøvet dels med en motordrevet Skrue, som ved 67 indicerede og 43 effektive Hestes Kraft gav Skibet en Hastighed paa 5,72 Knob i Timen, dels med dampdrevne Pendulpropellere, der ved 43 indicerede Hestes Kraft (hvilket skønnes at svare til 37 effektive Hestes Kraft) gav en Fart paa 6,05 Knob i Timen. Da Hestekraften varierer med Hastighedens 3die Potens, kommer Pendulpropelleren derved over 25 pCt. paa den rigtige Side af den først prøvede Drivskruer.

Nu kan det ikke nægtes, at en motordrevet Skrue ofte har for lille Diameter og for stort Omdrejningstal til at give god Nyttedrivning; men paa den anden Side er det første Gang, at Pendulpropellerne er udført i større Maalestok. Resultatet maa derfor siges at være tilfredsstillende.

I den nævnte Afhandling har Hr. Vogt søgt ad matematisk Vej at paavise, at den ideale Pendulpropeller bruger 25 pCt. mindre Energi end den ideale Drivskruer til Fremdrivning af det samme Skib ved samme Hastighed. Disse matematiske Operationer kan jeg ikke give min fulde Tilslutning, ligesom jeg heller ikke mener, at Energibesparelsen andrager 25 pCt.; men dette er iøvrigt ogsaa ligegyldigt, dels fordi ingen kendt mekanisk drevet Propeller er ideal, dels fordi der utvivlsomt er en betydelig Besparelse ved Pendulpropelleren, hvilket fremgaa saavel af ovennævnte Maalinger som af nedennævnte Svar fra d'Hr. Overingeniør Munck og Premierløjtnant

Ewald til Ingeniørforeningens Bestyrelse: »Vi er endvidere overbeviste om, at en rigtig konstrueret Pendulpropeller i Nyttedrivning staar væsentlig over den almindelige Drivskruer. Teoretisk er dette umiddelbart indlysende, og de foretagne Forsøg med tilhørende Maalinger bekræfter Rigtigheden heraf«.

I Følge denne Slutningsbemærkning er der altsaa ikke Tvivl om, at Pendulpropelleren repræsenterer en Energibesparelse overfor Drivskruen; men de to Propelleres Virkemaade er saa forskellig, at Besparelsen tabes igen, hvis den første drives af en almindelig Dampmaskine eller Motor. Af denne Grund har Hr. Vogt begaaet den Fejl at indbygge i Forsøgsskonnerten en særlig Maskine, der egentlig er et lille Mesterværk qua Pumpetype-Maskine; men den har kostet mange Penge og kan dog ikke fuldt ud tilfredsstille de Fordringer vedrørende Økonomien, som kan gøre den og Pendulpropelleren i Forening til et Drivapparat, der har ubetinget økonomiske Fordele overfor den almindelige Kombination af Dampmaskine eller Motor og Drivskruer. Bekostningen havde det været rigtigere at anvende til Demonstration af Pendulpropellerens mange andre gode Egenskaber, som vil fremgaa af det følgende.

A d. 2. To saa ansete Ingeniører som Direktør Rasmussen og Overingeniør Munck har om dette Punkt offentliggjort nedenstaaende Udtalelser:

Direktør Rasmusen i »Nationaltidende« 9. Oktober 1908: »Jeg tror, at Pendulpropelleren med en dertil afpasset Maskine kan have en højere Virkningsgrad, og jeg ved, at den giver en langt bedre Dreje- og Manøvreevne end Drivskruen«.

Overingeniør Munck i »Ingeniøren« 20. Januar 1912: »Paa Prøvelsurene, som er foretaget i Overværelse af en Række indbudne, har der været Lejlighed til at iagttage den fortrinlige Styreevne, som Pendulpropelleren er i Besiddelse af. Disse Prøver viser, at Propelleren, anvendt som styrende Kraft i Skibe i Stedet for Roret, faar den Fordel, altid — ogsaa ved langsom Gang, hvor man navnlig har Brug for god Styreevne — at kunne anvendes med fuld Virkning, idet man ikke, som ved Anvendelsen af Ror, under Fart vil være afhængig af Skibets Hastighed eller ved Drejning paa Stedet ved Skruvandets Tryk mod Rorfladen. Desuden vil man her kunne undgaa det ofte kritiske Moment, hvor, naar Skruen slaar Bak, Sugningen fra Skruen paa Roret bevirker, at Skibet kan dreje modsat Vej af den af Rorstillingen naturligt givne«.

Personligt har jeg intet at føje til de to Herrers Udtalelser udover, at dette fuldt ud viser, at Pendulpropelleren her yder noget betydningsfuldt, som ikke kan opnaas ved noget andet kendt Fremdrivnings- eller Styremiddel.

A d. 3. Indtil den allernyeste Tid har det blandt Teknikere været en ret almindelig Talemaade, at Pendulpropelleren havde praktiske Mangler. Saavidt jeg ved, er disse Mangler kun en Gang blevet fremsat offentlig under følgende Form: »Der klæber forskellige praktiske Mangler ved Pendulpropelleren, bl. a. er den mere end Drivskruen udsat for at tage Skade ved Tillægning til Bolværk og ved Sejlads i Is; i Fiskerfartøjer vil den let fiske Garnene«.

Ved Tillægning til Bolværk ser jeg ikke rettere, end at Pendulpropellerens fortrinlige Styreevne (den kan give Skibet en fuldstændig Sidebevægelse) giver langt færre Chancer for Havari end en stor Skrue i et Enkeltskrueskib, medens Tvillingeskrueskibes Skrue er endnu mere udsat derfor.

Ved Sejlads i Is vil Pendulpropellerens langsomme Svingsbevægelse give ringere Muligheder for Havari end den hurtigt roterende Skrue.

I Retning af at fiske Garnene kan man næppe finde noget farligere Apparat end Skruen, hvis store Hastighed og voldsomme Sugevirkning vil trække Garnene til sig i

langt højere Grad end Pendulpropelleren. Er endelig Ulykken sket, vil den førstes Ødelæggelser af Garnene være meget store, den sidstes forholdsvis smaa.

Det er i denne Forbindelse naturligt ogsaa at nævne Drivskruens praktiske Mangler, som bl. a. er, at Maskinen tager Rous, naar Dele af Skrubladene blottes i stærk Søgang, at den ødelægger Rorets Styreevne under Manøvrer, altsaa netop i de farlige Situationer, og sidst, men ikke mindst, at den i høj Grad ødelægger Skibets Agterform samt forøger Vandets Modstand mod Skibets Fremdrivning ved sin voldsomme Sugevirkning. De to sidste Mangler giver Pendulpropellerens økonomiske Overlegenhed et meget vægtigt Plus.

Allt i alt er det mit Skøn, at vi her staar overfor en fortrinlig dansk Opfindelse, som maatte kunne friste en ledende Mand i Handels- eller Orlogsmarinen til at lade Pendulpropelleren installere i et endnu større Skib. Han vilde derved bidrage til at hævde dansk Snille og Foretagelsesaand uden at løbe nogen Risiko for selv at lide et Nederlag.

C. H a n s e n.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 6/1913, afsagt den 2. April 1913. Kaptajn, Dampskibsfører Anthon Larsen af Thisted mod Grosserer Alfred Christensen.

I Efteraaret 1906 indledtes der Forhandlinger mellem Grosserer Alfred Christensen og Kaptajn Anthon Larsen af Thisted om, at sidstnævnte skulde overtage Førerpladsen paa Dpsk. »Lady Furness«, tilhørende A/S. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings Co. mod at tegne for 15,000 Kr. Aktier i nævnte Selskab.

Larsen fremsendte sine Anbefalinger med en Skrivelse af 20. November 1906, hvori han erklærer sig villig til at overtage et Beløb af 15,000 Kr. i Aktier, og hvori det derefter hedder:

»I Tilfælde af Opsigelse fra Selskabets Side, i Tilfælde af Sygdom eller i Tilfælde af Skibets Salg, maa Selskabet i ethvert enkelt af disse Tilfælde tilbagekøbe de ovennævnte Aktier til pari.«

Herpaa modtog han saalydende den 22. s. Md. dateret Svarskrivelse fra Alfred Christensen:

»Deres meget æ/ af 20. ds. modtaget med Deres Anbefalinger, som hermed returneres. Disse er jo meget tilfredsstillende, og vi er derfor beredt til at antage Dem som Fører af Dpsk. »Lady Furness« med Ret for Dem til at skifte over til det ny Skib paa 3,150 Tons, naar det bliver færdigt; men vi kan ikke godt lade Dem faa Plads ved at tegne Dem for 15,000 Kr. Aktier, da alle de andre Kaptajner i Selskaberne her har tegnet sig for 20,000 Kr. Jeg er imidlertid, som sagt, villig til at laane Dem eller skaffe Dem et Laan paa 5,000 Kr. paa de 10 Aktier mod Afbetaling af 1,500 Kr. pro anno.

I Tilfælde af Salg af Skibet forpligter vi os til at give Dem et andet Skib at føre af omtrent eller mindst samme Størrelse som »Lady Furness«, og i Fald De afskediges uden skellig Grund fra Deres Side, tilbagebetaler vi Dem Aktierne; men Forpligtelse udover dette kan vi ikke paatage os, og har vi heller ikke tidligere paataget os«

Efter Udveksling af endnu nogle Breve følger der en Skrivelse af 18. December 1906, hvori Larsen erklærer sig beredt til at indgaa paa de opstillede Belingelser, dog at hans Kautionister bestemt fordrer »en Erklæring om, at de af mig tegnede Aktier tilbagebetales mig i Tilfælde af Selskabets Opløsning eller i Tilfælde af Opsigelse fra Selskabets Side«

I Svarskrivelse af 21. s. Md. udtaler Alfred Christensen bl. a.:

»Deres meget æ/ af 18. ds. modtaget. Jeg kan ikke

lave det anderledes for Dem end for de andre Kaptajner i vore Selskaber, nemlig saaledes: at opløses Selskabet eller De afskediges fra Deres Stilling uden nogen skellig Grund, tages Aktierne tilbage til pari, og dette tjener som en Erklæring herom.«

Jeg imødeser Deres omgaaende Meddelelse og tegner med Højagtelse

Alfred Christensen.«

Endelig foreligger der fra Larsens Side en Skrivelse af 28. s. Md., hvori han bl. a. udtaler:

»Deres ærede Skrivelse af 21. ds. har jeg modtaget, og indgaa herefter paa det omhandlede Engagement, saaledes at jeg er til Tjeneste i Januar, og saaledes at de sidste 5,000 Kr. Aktier ved Overtagelsen af større Skib betales i Henhold til mundtlig Aftale«

I Henhold til denne Korrespondance indbetalte Kaptajn Larsen gennem Thisted Bank 15,000 Kr. til ovennævnte Aktieselskab og modtog derfor Aktierne Nr. 182—196 i nævnte Selskab af Paalydende 1,000 Kr. pr. Stk., og i Januar 1907 overtog han Pladsen som Fører af »Lady Furness«, som han i Juni s. A. ombyttede med »Annette Furness«, hvilket Skib han førte til den 27. Oktober 1911, da han maatte fratræde, fordi Skibet, efter at Aktieselskabet i April s. A. var traadt i Likvidation, blev solgt til et engelsk Firma og fremtidig skulde sejle under engelsk Flag.

Idet Kaptajn Larsen gør gældende, at Alfred Christensen ved den stedfundne Korrespondance, navnlig Skrivelser af 21. November 1906, der helt igennem bruger Formen »jeg«, er underskrevet: Alfred Christensen og er skrevet paa Papir, hvorpaa alene Navnet Alfred Christensen findes paatrykt, har paataget sig en personlig Forpligtelse til at tage Aktierne tilbage til pari Kurs, overfor Selskabet paastaar han derimod aldrig at have haft nogen Indløsningsret, har Kaptajn Larsen anlagt denne Sag, hvorunder han har paastaaet Grosserer Alfred Christensen tilpligtet mod Tilbagelevering af de ovennævnte Aktier at betale 15,000 Kr. med Renter heraf fra Stævningens Dato, den 31. December f. A.

Indstævnte procederer til Fritfindelse under Henvisning til, at den stedfundne Korrespondance — derunder ogsaa Brevet af 21. November 1906 — af ham er ført for A/S. Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Co., for hvilket han var Forretningsfører, og at det som Følge heraf er dette Selskab, men ikke ham personlig, der ved Korrespondancen er bleven forpligtet overfor Citanten.

Retten maa gaa ud fra, at dette bekræftes af forskellige Sager, som tidligere har verseret her, at det i hvert Fald omkring Aaret 1906 var et ikke usædvanligt Ansættelsesvilkår, at Kaptajner gjorde Indskud i vedkommende Selskab mod overfor dette at erholde Ret til Udløsning, og det maa derfor paa Forhaand have Formodningen for sig, at det fra begge Parter Side har været forudsat, at en lignende, med det faktisk sædvanlige stemmende Ordning skulde indtræde ved Citantens her omhandlede Ansættelse. At dette ogsaa har været Citantens Opfattelse, bestyrkes væsentligt, naar henses til Indholdet af hans ovennævnte, første Skrivelse, dateret 20. November 1906, hvori han udtrykkelig udtaler, at i hvert enkelt af de i Skrivelser nærmere angivne Tilfælde maa »Selskabet« tilbagekøbe Aktierne til pari. At Indstævnte derefter under den fortsatte Korrespondance, hvorunder han veksler med Formen »vi« og »jeg«, til Slut i Brevet af 21. December 1906 ved Omtalen af Aktierne skriver: »Jeg kan ikke lave det anderledes for Dem« og »Jeg imødeser Deres omgaaende Meddelelse«, kan ikke være tilstrækkelig til at statuere, at han skulde have paataget sig en personlig Forpligtelse til at tilbagekøbe Aktierne, lige saa lidt som noget saadant kan grundes paa de øvrige af Citanten i denne Sammenhæng fremdragne Omstændigheder, nemlig Underskriften og Anvendelsen af Indstævntes Forretningspapir.

Citanten har villet gøre gældende, at Indstævnte har

været inkompetent til som Forretningsfører for Selskabet at paalægge dette en Forpligtelse til Tilbagekøb af Aktierne. Næst at bemærke, at der ikke er forelagt Retten nogen Oplysning om Selskabets Love og Statuter, derunder om den Myndighed, der i Følge samme var tillagt Forretningsføreren, ligesom det ej heller kan ses, om Beslutningen af Tilbagekøb af Aktierne har været forelagt for Selskabets Bestyrelse og Aktionærer, findes det af Citanten her anbragte, selv om det i øvrigt maatte være rigtigt, ikke at kunne faa Betydning for Afgørelsen af nærværende Sag, allerede fordi Citanten og hans Krav ikke er bleven afvist af Selskabet, hvis Likvidatorer i en under Sagen fremlagt Erklæring har udtalt, at de anser Selskabet for at være forpligtet overfor Citanten, og i denne Henseende maa det blive uden Betydning, at det likviderende Selskabs Hovedkreditor i en fremlagt Skrivelse, der dog ikke var rettet hverken til Citanten eller til dennes Sagfører, har udtalt, at Indstævnte personlig, men ikke Selskabet, maatte være ansvarlig med Hensyn til Opfyldelsen af Citantens Krav paa Aktiernes Indfrielse. Efter det saaledes anførte vil Indstævntes Paastand om Frifindelse være at give Medhold.

Sagens Omkostninger, som begge Parter har paa-staaet sig tilkendt, findes Citanten at burde godtgøre Indstævnte med 100 Kr.

Fragtmarkedet.

Der er fremdeles kun ringe Bevægelse i Fragtraterne, og gennemgaaende sluttet der kun for prompte Positioner, idet saavel Redere som Befragtere viser sig tilbageholdne. For de større Markeders Vedkommende nærmer vi os jo nu stærkt Aarets mest stille Periode (Juni—Juli), og medmindre noget uforudset skulde indtræffe, ser det næsten ud som om Fragterne i denne Periode skal holde sig paa omtrent samme Niveau som det nuværende, hvorefter alt-saa Efteraarssæsonen tager sin Begyndelse, forhaabentlig ledsaget af højere Rater, saaledes som det sædvanligvis er Tilfældet. I Østersøen og Hvidehavet gør der sig en bedre Tendens gældende, idet Ordre bliver rigeligere, medens ledig Tonnage nærmest er knap. For Trælaster er Stigningen de sidste 10—14 Dage gennemgaaende 3 à 4 Frcs. eller Shillings pr. Favn eller Std. Ogsaa Hjemfragterne fra Middelhavet viser Fremgang for Baade af »handy« Størrelse, og da Kulfragterne ikke i nogen Retning er undergaaet Forandringer af Betydning udover, at de til River Plate er gaaet op til 19/ à 20/, har Rederne ingen Grund til ikke at være tilfredse med de nuværende Forhold. Der sluttedes i Ugens Løb bl. a. som følger:

Østen. Hvede fra Sydaustralien 31/3 Basis U. K. eller Kontinentet pr. 1.—15. Juni. Ris fra Saigon 27/ god fransk Havn, 28/ to Lossehavne. Fra Rangoon 27/ til udsøgt Havn, 28/ Weseren (5,000—6,000 pr. Juni). Fra Kurrachee efter almindelig Skala omkring 17/ »net terms« til udsøgt Havn pr. 15. Juni—15. Juli. Fra Bombay c. 22/ Dødvægt til udsøgt Havn, 23/6 Dunkerque pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn fra Nikolajeff, Odessa eller Novorossisk c. 9/ Antwerpen eller Rotterdam, 9/3 à 9/6 Hamborg eller Weseren. Fra Azow c. 10/ Rotterdam, 10/3 Antwerpen, 10/6 Emden eller Weseren, 10/9 Hamborg, Frcs. 12¹/₄ Genua eller Marseille. Fra Donauen til Danmark 12/ én. 12/3 to, 12/6 tre Lossehavne (3,500 meget prompt). Erts Batum/Boulogne 13/ (3,600), Poti/Garston 12/6 (5,600), Antwerpen 11/6 (7,300), Rotterdam 10 9 (9,200).

Middelhavet. Erts 6/ Port Vendres/Rotterdam (4,000 med 800/800 daglig), 6/ Garrocha/Rotterdam (5,600 med 1000/1000 daglig), 7/ Almeria/Glasgow, 7/ Porman/Maryportt, alt med fri Despatch. For Oljekager fra Marseille til Danmark noteres 15/ à 16/ pr. Juli—August. Erts-

raterne fra Bilbao er paa Basis af 5/ Newport, 5/ à 5/3 Middlesbro, 5/3 Glasgow, 5/ Rotterdam, altsaa lidt højere end forrige Uge.

Nordamerika. Planker fra Miramichi 53/3 til udsøgt Havn U. K. (1,100), 76/ Algier, (875), Korn fra Northern Range 2/6 til Avonmouth eller Rotterdam, 2/9 Hamburg (c. 40,000 Qrs. Baad) pr. Juni, option Lastning Montreal 3 d. ekstra. Baltimore/Lissabon eller Oporto 367¹/₂ (21,000 Qrs.). Petroleum i Kasser til Kina 24¹/₂ Cents Basis Hongkong, 27 Cents fire Havne Australien. Tømmer fra Golfen 105/ St. Nazaire og West Hartlepool, 125/ Westitalien Basis én Lossehavn, 155/ River Plate. Fra Golfen paa Form »O« 47/6 til Antwerpen eller Rotterdam, 50/ Losning i begge Havne. Sukker fra Cuba 16/6 til London, Liverpool eller Greenock, 35/ Vancouver. Paa Timecharter 4/6 Dødvægt for enkelte Rundrejser, Levering og Tilbagelevering paa denne Side, 7/6 à 7/9 Levering U. S. Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, 8/ Tilbagelevering Middelhavet.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 15/6 Rotterdam direkte, til U. K. eller Kontinentet 16/9 à 17 O. C. (— 6 d. direkte Havn) for 4,000—5,000 Tons Baade, 17/9 fra Santa Fé, alt pr. prompt. Fra Buenos Aires eller La Plata for større Baade 14/6 O. C., 15/6 Vestitalien, to Lossehavne, (5,500), prompt.

Østersøen. Fra St. Petersborg 27/6 à 28/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn, 37/6 Garston. For Pulpwood Mk. 24—25 Rotterdam, 26/ à 27/ Sarpsborg, Frcs. 39—40 Terneuzen. For Korn 1/1¹/₂ Hvedebasis Rotterdam, 1/3 Emden, 1/3³/₄ Antwerpen, 1/4¹/₂ Dunkerque pr. 1.—15. Juni. 1¹/₂ d. mere pr. ultimo Juni og Juli. Fra Riga c. 22/6 D. B. til Englands Østkyst Frcs. 31—32 Antwerpen eller Dunkerque. Frcs. 33 Rouen, Frcs. 42 Bordeaux. Fra Windau betalles Frcs. 38 D. B. til Ostende for en prompt Baad (475 Stds.), Frcs. 39 D. B. 1/4 Boards Antwerpen (650 Stds.). Fra Gefle betalles 25/6 D. B. til London (850 Stds.). Fra Wasa Frcs. 54 pr. Favn Pulpwood til Chantenay (700 Favne). Fra Råfsjö Frcs. 95 D. B. B. til Chartagena pr. Juni (750 Stds.).

Kulfragterne. Fra Firth of Forth 5/3 à 5/6 Kronstadt, 5/ Kiel (1,700), 4/6 Wasa (1,400), 5/9 Wiborg (950), 4/9 Aarhus (1,500), 4/9 Stockholm (1,800). Fra Tynen eller Blyth 5/6 Kronstadt eller Petersborg, 5/3 Åbo (2,000), 4/9 Stockholm (1,900), 5/ Neufahrwasser (1,200), 5/6 Bordeaux (3,400), 9/6 à 10/ Genua, 9/9 Neapel (4,000), 10/6 Ancona, 9/6 Las Palmas. Fra Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt, 7/6 Lissabon. Frcs. 10³/₄ Algier, 11 Marseille, 10/1¹/₂ Barcelona, 9/ à 9/3 Genua, 10/3 Palermo, 8/4¹/₂ Malta (5,000), 10/3 à 10/6 Port Said, 12/ Perim, 12/6 Colombo, 9/ à 9/6 Las Palmas, 10/3 Cap Verde, 17/6 à 18/ Rio Janeiro, c. 19/6 River Plate.

Skrivet den 27. Maj 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret og fast med flere Tilbud af Laster end der er fragtledig Tonnage, saavel pr. straks som senere Afskibning, hvilket er det heldigste, set fra Redernes Side, ligesom Tonnagen er stærkt spredt. Den hovedsagelige Trafik er nu Bottenhavnene Vest efter, ofte kombineret med Oplaster fra skandinaviske og tyske Havne. Tyskland noterer enkelte mindre Havrelaster til Østengland til acceptable Rater, medens Kornlaster fra Danmark og Sverig ligger stille. Rusland har Brug for en Del Sejlere for Oljekager og Trælaster. Syd- og Vestsverig udbyder nogle Trælaster, men Raterne er lavere end fra Bottenhavnene, som saaledes foretrækkes: Østnorge har forskellige Is-, Træ- og Feldspathlaster med lidt højere Noteringer for Is. Returfragter Vest fra ligger ligeledes uforandrede med Kulfragter 8 à 9 £ og enkelte mindre Laster til vanskelige Havne £ 9.10 pr. Keel, men det er vanskeligt at erholde Tonnage til danske Havne, idet Rederne foretrækker at

dirigere til Østersøen. Clay- og Foderstoflaster er ligeledes uforandrede faste.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet nærmest uforandret og ret flovt. Af de nordtyske Havne noterer Kønigsberg 4 M., Colberg noget lignende, hvorimod Rügenwalde intet udbyder: Stralsund, Rostock 3½ M. Fra Stettin meddeles, at Kulstrekken er endt, og Afskibning atter er i Gang, der noteres herfor kun 3 M. Sydsverig, 3¼ M. Kjøbenhavn og 4 à 4½ M. til danske Provinshavne; de slesvigske Pladser har ud over Mursten fra Ekensund saa godt som intet fremme. Sverig er ligeledes uden væsentlig Forandring: Halmstad byder 4 M. til Rügenwalde fra Kysten og 3½ M. til Flensborg fra Havnen samt til Elben; Sydsverig har stadig Ladninger nok overalt. Danmark er fra Provinserne yderst slet; fra Kjøbenhavn, hvor det heller ikke er videre livligt, sluttedes for Mais og Hvede til Landskrona 8 Øre, Åhus 14 Øre, Masnedsund 12 Øre samt for Soyakager til Svendborg 12 Øre og for Soyaskraa 22 Øre. Fra Dampere, som ventes omkring 9.—10. Juni bliver der en Del Hvedeomladninger til danske og svenske Havne.

Nybygninger, Køb og Salg.

Stabelafløbningen af Det forenede Dampskibs-Selskabs ny Amerikadampere »Frederik VIII« fandt Sted den 27. ds. fra Vulcan-Værftet i Stettin. Den tidligere Gesandt i Washingtons Fru, Grevinde Moltke udførte Daabsceremonien. »Frederik VIII«, der bliver Skandinaviens største Skib, er paa 18,000 Tons Displacement. Længden er 542 Fod, Bredden 62 Fod, og Maskinerne indicerer 10,000 H.K.

Havarier og Forlis.

Sauwarine, Dpsk. af Manchester, kom paa Rejsen fra Hull til Kronstadt med en Ladning Kul paa Grund paa Hven, men blev af Svitzers bragt flot efter at have lossat c. 200 Tons af Lasten i Lægtene og indbragt til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse; her viste Skibet sig at være ubeskadiget, hvorefter den opløste Del af Lasten indtoges, og Skibet fortsatte Rejsen.

Egholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Kjøbenhavn med en Ladning Papirmasse paa Grund ved Radicatel men kom flot og fortsatte med Assistance af to Slæbedampere til Rouen.

Doris, Skonnert af Svendborg, kom paa Rejsen fra Plymouth til St. Petersburg med en Ladning Lerjord i Kollision med fransk Fiskedampere »Ince« ved Newhaven. Skonnerten blev i stærkt beskadiget Staud indbragt til Newhaven, hvor den blev sat paa Grund. Dampere fortsatte Rejsen.

Primus, Skonnertbrig af Aalborg, er med en Ladning Træ strandet ved Kabbodan og loben fuld af Vand. Besætningen er reddet. Skibet, der er blevet Vrag, var bygget i 1877 og maalte 193 Netto Reg.-Tons.

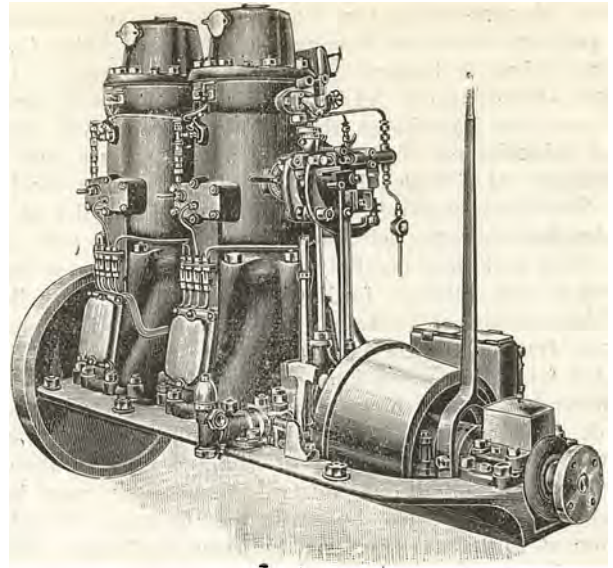
Rita, Dpsk. tilhørende D. F. D. S. har i Hamburg haft Brand om Bord. Ilden, der opstod i Forskibet, har beskadiget baade Skibet og Lasten, der bestod af Høiro, Hamp og Palmekærner; maa losse og reparere.

Falster, Dpsk. tilhørende D. F. D. S. fik den 20. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stege, Maskinskade, da den var naaet ud i Sundet; paa Slæb af Dampere »Læso« returnerede den hertil for Reparation.

Moen, Dpsk. af Mariager, har her i Havnen været paa Grund men er med Assistance af to Slæbedampere atter kommet flot og er indgaaet til Burmeister & Wain for Undersøgelse.

John, Dpsk. af Trelleborg, kom den 23. ds. paa Grund ved Arlöf. Svitzers assisterede Skibet flot, der, efter at være undersøgt og befundet ubeskadiget, fortsatte Rejsen.

Messina, 3/masted Skonnert af Skillinge, der, som meddelt, efter Kollision i Sundet blev indslæbt i Kalkbrænderihavnen, er nu slæbt til Landskrona for Reparation.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtest

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omteyrbare.

Unerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. London 26./5. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 24./5. — Algarve, Borries, ank. her 16./5. — Anglo Dane, Pape, ank. Aarhus 26./5. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Antwerpen 25./5. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 23./5. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 24./5. — Arno, Hyllested, ank. her 27./5. — Aurora, Gommessen, pass. Dungeness 26./5. — Baron Sjørnblad, Sørensen, ank. Antwerpen 27./5. — Beira, Mortensen, pass. Sagres 24./5. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 27./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 28./5. — Chr. Broberg, Henriksen, afg. Palermo 26./5. — Christian IX, Holm, ank. her 27./5. — Christianssund, Andresen, ank. Trodshjem 26./5. — Dagmar, Müller, ank. Reval 27./5. — Dania, Jørgensen, ank. her 22./5. — Douro, Sørensen, ank. her 22./5. — Ebro, Lunge, ank. Petersburg 26./5. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 27./5. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 17./5. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 27./5. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 27./5. — Hengest, Munck, afg. herfra 27./5. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 26./5. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Antwerpen 10./5. — Jolantila, Kyllsbech, ank. Antwerpen 27./5. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 26./5. — Kentucky, Andresen, ank. her 22./5. — Kiev, Tonnesen, afg. Petersburg 27./5. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 24./5. — Louise, Svan, ank. her 26./5. — Louisiana Jonsen, afg. Newcastle 23./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Banderma 27./5. — Minsk, Harder, ank. Petersburg 16./5. — Morso, Nellemann, afg. Stockholm 27./5. — Nicolai II, Petersen, ank. Petersburg 24./5. — Nordjylland, Søbørg, ank. Petersburg 27./5. — O. B. Suhr, Friselette, afg. herfra 26./5. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 26./5. — Oscar II, Hempel, ank. her 20./5. — Pennsylvania, Lissner, ank. Baltimore 23./5. — Perm, Gotthardt, ank. her 20./5. — Pregel, Iversen, afg. Portovecchio 27./5. — Ronny, Børgvad, ank. Dunkerque 27./5. — Saga, Hansen, ank. Petersburg 26./5. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 25./5. — @Seine, Le Dizes, ank. Lovisa 25./5. — Texas, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 26./5. — Thyra, Dam, afg. herfra 28./5. — Tiber, Bech, ank. Malaga 27./5. — Tomsk, Wiberg, ank. her 28./5. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 21./5. — Tyr, Thauing, afg. herfra 27./5. — United States, Göttsche, afg. New York 22./5. — Vendsyssel, Larsen, ank. Petersburg 21./5. — Vjing, Tramp, afg. herfra 23./5.

C. K. Hansen, Aggersborg afg. Libau 24./5. — A. Malienborg ank. Emden 17./5. — Brattingsborg pass. Algier 13./5. — Børglum afg. Barry 22./5. — Dansborg ank. Port Augusta 22./5. — Eilsborg pass. Sagres 23./5. — Esrom ank. Braila 21./5. — Flynderborg ank. Petersburg 25./5. — Fre-



deriksborg afg. Immingham 18./5. — Guldborg pass. Kjøbenhavn 24./5. — Gurra ank. Bizerta 20./5. — Hammershus afg. Albany 4./5. — Harrildsborg ank. Hull 19./5. — Hundborg pass. Kronstadt 23./5. — Jelling afg. Cienfuegos 16./5. — Jomsborg afg. Nicolaistad 22./5. — Jungshoved pass. Sabang 24./5. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 22./5. — Kallundborg afg. Cardiff 20./5. — Kalø ank. Newport 24./5. — Klampenborg pass. Hammeren 25./5. — Kronborg pass. Caperverdes 23./5. — Lejre afg. Aleksandria 21./5. — Marselisborg ank. Buenos Aires 25./4. — Næsberg pass. Kjøbenhavn 25./5. — Randelsborg ank. Methil 23./5. — Silkeborg ank. Stettin 21./5. — Skanderborg afg. Kristinestad 24./5. — Skjoldborg ank. Grangemouth 22./5. — Skodsborg ank. Nicolaistad 19./5. — Spigerborg pass. Kjøbenhavn 26./5. — Stegelborg afg. Pensacola 18./5. — Stjerneborg ank. Terneuzen 22./5. — Søborg ank. Stettin 14./5. — Taarnborg ank. Kaporje Bay 22./5. — Ulfsborg afg. Methil 14./5. — Uranienborg ank. Malme 18./5. — Vordingborg ank. Kjøbenhavn 19./5. — Ørskild afg. Galatz 24./5.

Det østasiatiske Kompagni. Samui ank. London 24./5. hjemg. — Bintang ank. Colombo 18./5. hjemg. — Bandon afg. Singapore 27./5. udg. — Pangan ank. London 27./5. hjemg. — Selandia afg. Suez 23./5. udg. — Jutlandia ank. Middlesborough 25./5. udg. — Siam pass. Perim 19./5. udg. — Tranquebar ank. Göteborg 23./5. udg. — Cathay afg. Yokohama 22./5. udg. — Indien afg. Sabang 21./5. hjemg. — Chumpon ank. London 25./5. hjemg. — Kina afg. San Francisco 24./5. hjemg. — Arabien afg. Coroneel 23./5. hjemg. — Vestindisk Afdeling. — St. Thomas afg. Demarara 14./5. hjemg. — St. Croix afg. Portland 17./5. udg. — St. Jan ank. Rotterdam 25./5. hjemg.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkénberg, ank. Newcastle 22./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. Rigabay 23./5. til Sarpsborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Archangel 22./5. — Russ, Petersen, ank. Campbellton 16./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fé 12./5. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Trapani 21./5. til Norge. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 19./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Riga 25./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Sydney 26./5. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Santa Fé 14./5. — Newa, Dahl, afg. Blyth 14./5. til New Richmond.

Dampskibsselskabet Vesterhavet. Nexos, Basse, ank. Newcastle 27./5. — Nora, Lauritsen, afg. Antwerpen 27./5. til Aalborg. — Johanne, Thøgersen, ank. Ørnskjöldsvik 27./5. — Gerda, Iversen, afg. Hook of Holland 27./5. til Rabat. — Bodil, Jensen, pass. Helsingør 27./5. for Abo. — Hebe, Gregersen, afg. Riga 27./5. til Skafet. — Dagnar, Skou, afg. Sevilla 26./5. til Lissabon. — Stella, Larsen, afg. Hamburg 26./5. til Nantes. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 26./5. for Alicante. — Polly, Mathiasen, ank. Casablanca 24./5. — Norma, Degn, ank. Cadiz 25./5. — Karla, Nielsen, pass. Helsingør 25./5. for Øhrviken. — Olga, Christensen, ank. Kjøbenhavn 26./5. — Ellen, Hansen, ank. Fecamp 24./5. — Ulla, Hansen, pass. Kjøbenhavn 24./5. for Teignmouth. — Laura, Lund, ank. Hamburg 24./5. — Thyra, Jessen, ank. Hamburg 24./5. — Rigmor, Uldall, ank. Petersborg 24./5.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Warrington 23./5. — Chassie Mærsk ank. Granton roads 24./5. — Eleonora Mærsk afg. Newport 21./5. til Algier. — Laura Mærsk ank. Nantes 17./5. — Lexa Mærsk ank. Antwerpen 22./5. — Peter Mærsk ank. Rotterdam 24./5. — Sally Mærsk afg. Leith 22./5. — Høneborg ank. Kristinestad 24./5. — Rosenborg ank. Methil 24./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppe 24./5. — Martha, Christensen, ank. Sikeå 20./5. — Elna, Rathje, ank. Tynen 17./5. — Therese, Pedersen, ank. Tynen 19./5. — Harriet, Larsen, afg. Glasgow 22./5. — Dagny, Therkildsen, ank. Methil 23./5. — Simone, Møller, ank. Rouen 27./5. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppe 27./5. — Vera, Risø, afg. Neder Kalix 24./5. — Daisy, Jørgensen, ank. Oscarshavn 22./4. — Annine, Leth, afg. Licata 26./5. — Kamma, Løffler, ank. Blyth 23./5. — Betty, Lagesen, afg. Swansea 20./5.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, pass. Gibraltar 20./5. — Sara, Jeusen, ank. Rouen 27./5. — Helene, Sørensen, afg. Kronstadt 26./5. — Ragnhild, Schultz, ank. Reval 23./5. — Valborg, Hansen, ank. Yxhila 25./5. — Sjælland, Svare, afg. Reval 24./5. — Estrid, Hansen, ank. Neufahrwasser 27./5. — Agnete, Dam, ank. Petersborg 25./5. — Gunhild, Hansen, ank. Spjutsund 25./5. — Hermia, Farup, afg. Hamburg 23./5. — Aliee, Jørgensen, ank. Rotterdam 27./5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Dakar 21./5. — London, Bom, afg. Galatz 21./5. til Aleksandria. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 20./5. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 14./5.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. New York 20./5. til Demerare.

— Wien, Boeck-Hansen, pass. Las Palmas 16./5. for Libau. — Roma, v. Thun, ank. Kroustadt 20./5.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. London 26./5. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 27./5. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 25./5.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. New York 24./5. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Hernøsand 25./5. — Svend, Schmidt, ank. Lovisa 24./5.

Nordseen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. Stockholm 27./5. — England, Andersen, ank. Trångsund 23./5.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. New York 19./5.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 28./5. — Europa, Hansen, ank. Skellefteå 26./5. — Frankrig, Friis, afg. Tampico 13./5. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 21./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Aguilas 25./5. — Alf, Clausen, ank. Riga 25./5.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Grangemonth 25./5. — Nelly, Clauseu, ank. Borgå 22./5. — Fanny, Eriksen, afg. Heysham 26./5. til Barry. — Lilly, Bang, ank. Gefte 21./5. — Alexy, Sørensen, pass. Brunsbüttel 27./5. til Ostende. — Dagny, Clausen, ank. Bilbao 24./5. — Mary, Duhn afg. Legue 25./5. til Stettin.

Dampskibsselskabet Redby Havn. Freja ank. Husum 26./5.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisesejff ank. London 22./5.

Brix Hansen & Co. Jobu, Holm, ank. Ghent 24./5. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Reval 26./5. til Rotterdam. — Nordpol, Holst, afg. Newcastle 23./5. til Windau.

Havet. Fyen, Mathiasen, ank. Hull 26./5.

Orion. Erik, Hansen, pass. Hirtshals 27./5. for Dunkerque.

Ærø. Erindring, Nielsen, ank. Houfleur 26./5. — Energi, Jensen, ank. Middelfart 26./5. — Enigheden, Jepsen, ank. Middelfart 26./5.

Sejlskibe.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 19./5. — Kastor, Møller, ank. Stockholm 22./5. — Amalie ank. Karrebæksmünde 19./5. — Freja ank. Uddevalla 22./5. — Hermod, Larsen, ank. Kjøbenhavn 23./5.

Svendborg. Olga, Rasmussen, ank. Borgå 20./5. — Zampa, Wulff, ank. Skellefteå 20./5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Luleå 20./5. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 20./5. — Magnet, Nielsen, ank. Wiborg 21./5. — Neptunus, Nielsen, ank. Nystad 21./5. — Confidence, Michaelsen, ank. Abo 20./5. — Nanna, Madsen, ank. Karlskrona 21./5. — Otto, Klug, ank. Fowey 22./5. — Fulvia, Petersen, ank. Blyth 22./5. — Norden, Andreasen, ank. Gustafsberg 21./5. — Ludvig, Jørgensen, ank. Reval 24./5. — Dagny, Rasmussen, ank. Kotka 24./5. — Britannia, Rasmussen, ank. Narvik 24./5. — Valborg, Rasmussen, ank. Ørnskjöldsvik 24./5. — Gæa, Petersen, ank. Wiborg 25./5. — Alfrede, Clausen, ank. Wasa 25./5. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 25./5. — Haabet, Andreasen, ank. Höganäs 25./5. — Peter, Hansen, ank. Stettin 25./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kolding 26./5. — Marie, Hansen, ank. Stykkisholm 25./5. — Alma, Hansen, ank. Kotka 25./5. — Pallesen, Jensen, ank. Helsingfors 25./5. — Niels Juel, Olsen, ank. Sundsvall 26./5. — Martin, Petersen, ank. Stettin 26./5. — Danmark, Huusfeldt, ank. Aalborg 26./5. — Roma, Jensen, ank. Gefte 23./5. — Jason, Hansen, ank. Hernøsand 23./5. — Helge, Nielsen, ank. Fuglefjord 23./5. — Skjold, Larsen, ank. Dysart 27./5. — Immanuel, Jensen, ank. Riga 26./5. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Bous 27./5. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Limhamn 26./5. — Flora, Sørensen, ank. Drammen 26./5. — Katrine, Hansen, ank. Dysart 27./5.

Ærø. Ægir, Winther, ank. Fakse Ladeplads 19./5. — Bertha, Madsen, ank. Libau 19./5. — Fremad, Hansen, ank. Hernøsand 20./5. — Svane, Christensen, ank. Dysart 20./5. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 20./5. — Laura, Jensen, ank. Cadiz 20./5. — Sejerskransen, Friis, ank. Karlskrona 19./5. — Phoenix, Christensen, ank. Limhamn 20./5. — Venus, Weber, ank. Nykjøping 20./5. — Marie, Østermann, ank. Karlshamn 20./5. — Villi, Knudsen, ank. Rochester 20./5. — Adele, Weber, ank. Pillau 20./5. — Ceres, Bager, ank. Svendborg 21./5. — Anna, Petersen, ank. Dysart 20./5. — Maren, Albertsen, ank. Fowey 21./5. — Saturn, Nielsen, er ank. Kristiania. — Rota, Olsen, ank. Liverpool 22./5. — Salus, Andersen, ank. Söderhamn 22./5. — Freya, Kock, ank. Cimbrishamn 21./5. — Christine, Rasmussen, ank. Swinemünde 21./5. — Forældres Minde, Christensen, ank.

Sundsvall 23./5. — Ærø, Christensen, ank. Cadiz 22./5. — Mariane, Petersen, ank. Wismar 23./5. — Juliane, Christensen, ank. Cadiz 22./5. — Irenen, pass. St. Catherines Point 20./5. p. R. i. Nykjøbing F. — Henry, Jensen, ank. Leith 20./5. — Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 23./5. — Freya, Nielsen, ank. Sundsvall 24./5. — Solon, Rasmussen, ank. Karlshamn 24./5. — Niels, Christensen, ank. Nykjøbing 23./5. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Drøbak 23./5. — Prøven, Schmidt, ank. Cadiz 24./5. — S. L. Weber, ank. Helsingfors 24./5. — Emanuel pass. St. Abbs Head 21./5. — Hermod, Dreimann, ank. Casablanca 24./5. — Norden, Rasmussen, afg. Gøtte 24./5. til Casablanca. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 25./5. — Neptun, Skals, ank. Hasle 26./5. — Acacia, Jensen, ank. Swinemünde 26./5. — Anna, Hansen, ank. Kjøge 26./5. — P. R. Niel-

sen, Petersen, ank. Kjøge 26./5. — Yrsa, Hansen, ank. Inverkeiling 26./5. — Nanna, Østermann, ank. Riga 26./5. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 25./5. — Fabricius, Hansen, ank. Stjens 23./5. — Svip, Jensen, ank. Pillau 26./5. — Ceres, Weber, ank. Klintehamn 26./5.

INDHOLD:

Den internationale Soretskonference i Kjøbenhavn. — Kjøbenhavn, den 29. Maj 1913. — Pendulpropelleren. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havari og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf: 638 — 5244.

Motorbaad ønskes til Leje.

Et stærktbygget Fartøj med kraftig Motor, 4 Køjepladser, med eller uden Sejl, ønskes til Leje i August Maaned.

Man bedes henvende sig til „Kjøbenhavns Lodseri“, Toldboden.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstjerner Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH.

Large Stock of Best Durham, and Northumberland Coals always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY OR NIGHT INCLUDING SUNDAYS AND HOLIDAYS.

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., LTD., PORTLAND.

THE DARTMOUTH COALING CO., LTD., DARTMOUTH.

(Contractors to the Admiralty and all important Lines and Tramp Owners.)

— CABLES —

»Promptude — Portland« »Despatch — Dartmouth«.

Agent in Denmark,

A. F. HOVMAND,
COPENHAGEN, B.

VÆGGELUS. Hovedløg og alle andre Løg, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

923. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Schuylkill River Ledefyr forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1314. Washington 1913.)
Schuylkill River Ledefyr viser nu rødt Lys i Stedet for hvidt Lys. Forfyret: 39° 53' 20" N. 75° 11' 36" W.

924. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1315. Washington 1913.)

Omtrent den 1ste September 1913 vil Winter Quarter Shoal Fyrskib blive forandret til at vise hvidt To-Blink i Stedet for rødt, fast Lys. 37° 55' 25" N. 74° 56' 22" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/539. København 1913.)

925. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Hog Island Shoal. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1317. Washington 1913.)

Fra Skydeskiven *Katahdin*, der er sunket i 4,8 m Vand paa *Hog Island Shoal*, er tændt et rødt, fast Fyr. 38° 01' 53" N. 76° 27' 24" W.

926. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1319. Washington 1913.)

1) *Burwells Bay Channel* Spidstønde 2 er udlagt i c. 6 m Vand ved det E.-lige Indløb til den gravede Kanal, 243° (misv. WSW.) fra højre Kant af *Jail Point* og 292° (misv. NW. t. W. $\frac{5}{8}$ W.) fra *White Shoal* Fyr.

2) *Browns Shoal* Spirtønde 2 er inddraget.

3) *Burwells Bay Range Turn* lodret stribe Spidstønde er flyttet c. 90 m i Retning 66° (misv. E. t. N. $\frac{3}{4}$ N.); den er nu rød og kaldes *Burwells Bay Channel* Spidstønde 2 A. Den ligger ved Kanten af Kanalen i c. 6 m Vand.

4) *Goose Hill Channel Entrance* Spidstønde 4 G H er flyttet c. $\frac{1}{2}$ Sm i Retning 60° (misv. NE. t. E. $\frac{3}{4}$ E.); den ligger nu i c. 6 m Vand ved det E.-lige Indløb til den gravede Kanal og kaldes *Goose Hill Channel* Spidstønde 4 A.

5) *Lower Point Shoal* Spirtønde $4\frac{1}{2}$ er flyttet c. 595 m i Retning 56° (misv. NE. t. E. $\frac{3}{8}$ E.); den ligger nu ved Kanten af Kanalen i c. 6 m Vand og kaldes *Goose Hill Channel* Spirtønde 4 B.

6) *Goose Hill Channel Upper Entrance* Klokketønde 6 er flyttet c. 140 m i SW.-lig Retning og ligger nu i c. 6 m Vand ved det W.-lige Indløb til Kanalen; den kaldes *Goose Hill Channel* Klokketønde 6.

White Shoal Fyr: 37° 01' 19" N. 76° 31' 40" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

927. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Heald Bank Fyrskib ombyttes midlertidig med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1324. Washington 1913.)

Omtrent den 1ste Juli 1913 ombyttes *Heald Bank* Fyrskib Nr. 81 paa Grund af Eftersyn med en rød Lystønde mærket „81“, som viser hvidt Lys hver 20 s., Lys 10 s., Mørke 10 s. Fyrskibet vil snarest muligt atter blive udlagt. 29° 06' 05" N. 94° 12' 30" W.

928. Jamaica. Port Royal. Rackum cay. Fyrs Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 637. London 1913.)

Det hvide, faste Fyr vises fra N.-Enden af Grunden, som strækker sig ud fra *Rackum cay* paa det Sted, hvor der laa en rød og hvid lodret stribet Tønde, som er inddraget. 17° 55' 30" N. 76° 50' 19" W. (iflg. *eng.* Kort Nr. 456.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $\frac{2}{48}$. København 1913.)

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til *Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynstøven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Aroniske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone saaledes foruden Portogifterne. Enkelte Numre erhøldes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Fortegnelse over „Det Kongelige Søkort-Arkiv“s Forhandlingsartikler 1913.

I. Østersøen.

881. Sverrig. Trelleborg. Lystønde ombyttes midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/526. Stockholm 1913.)

I Begyndelsen af Juni 1913 ombyttes den inderste Lystønde ved *Trelleborg* midlertidig med en Lystønde, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 21' 44" N. 13° 09' 13" E.

882. Sverrig. Karlskrona Skærgaard. Grund fundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/524. Stockholm 1913.)

En Grund med 3,3 m Vand er fundet paa 56° 08' 46" N. 15° 32' 30" E.

883. Sverrig. Utklippan E. Vraglystønde udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/525. Stockholm 1913.)

Vragtønden er udlagt ved Vraget paa 55° 57' 08" N. 15° 45' 28" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/887. København 1913.)

884. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Tjårven S. Lystønde udlægges til Forsøg.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/523. Stockholm 1913.)

Omkring den 15de Juni 1913 udlægges en Lystønde, som viser Et-Lyn hver 6 s., til Forsøg S. for *Tjårven*. Lynets Farve er ikke angivet. 59° 47' 16" N. 19° 22' 35" E. (Kort Nr. 205.)

885. Rusland. Finske Bugt. Reval. Nygrund (Nowaja Mel). Oplysninger om Dybde. Sømærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1164. Berlin 1913 og „Russische Eftæretninger for Søfarende“ Nr. 125. St. Petersburg 1913.)

1) Paa 5 m (16 Fod) Pullen paa *Nygrund* er Dybden kun 3,4 m (11 Fod).

2) Paa 3,4 m (11 Fod) Pullen paa *Nygrund* er Dybden 3,7 m (12 Fod).

40' N. 24° 35 $\frac{1}{4}$ E.

- 3) En sort-hvid Spiritønde med 2 mod hinanden vendte sorte Koste er udlagt 0,85 Sm 277° (misv. W. $3\frac{1}{4}$ N.) fra 3,7 m Stedet.
- 4) En hvid-rød Spiritønde med 2 fra hinanden vendte røde Koste er udlagt 0,87 Sm 25° (misv. NE. t. N. $\frac{5}{8}$ N.) fra 3,7 m Stedet.
- 5) En hvid-rød Spiritønde med 2 fra hinanden vendte røde Koste er udlagt 0,8 Sm 98° (misv. E. $7\frac{1}{2}$ S.) fra 3,7 m Stedet.
- Positionerne for Puljerne svarer til *danske* Kort.
(Kort Nr. 155 og 205.)
- 886. Rusbund. Riga Bugt. Ainesh (Hainasch). Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1165. Berlin 1913.)
Paa Bølgebryderen ved *Aimesh* Havn er tændt et rødt og grønt, fast Fyr.
Lysset er:
1. rødt i Pejlinger fra 42° til 138°;
2. grønt i — 138° gennem 0° til 42°.
c. 57° 52' N. 24° 21' E.
(Kort Nr. 205.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1725. København 1912.)
- 887. Tyskland. Frisches Hafl. Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1157. Berlin 1913.)
Mellem *Straubuch* og *Gross-Burich* er sunket et Paratøj i 2,7 m Vand. En Del af Vraget er over Vandet. 54° 30' 51" N. 19° 46' 27" E.
- 888. Tyskland. Swinemünde. Fyr forandret til Forsøg.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1159. Berlin 1913.)
Fra den 20de Maj til 15de August 1913 viser *Swinemünde* Fyr til Forsøg rødt Lys med Formærkelser i Pejlinger fra 40° til 57°. 53° 55' 03" N. 14° 17' 19" E.
- 889. Tyskland. Adler-Grund Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1160. Berlin 1913.)
Fyrskibet *Adler-Grund* ombyttes sandsynligvis den 3die Juni 1913 med Fyrskibet *Reserve Ostsee*. 54° 50' N. 14° 22 $\frac{1}{4}$ ' E.
- 890. Tyskland. Greifswalder Oie. Ombygning af Fyr midlertidig opsat.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1224. Berlin 1913.)
Ombygningen af *Greifswalder Oie* er opsat i nogle Uger. 54° 15' 02" N. 13° 55' 42" E.
(Kort Nr. 160.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/800. København 1913.)
- 891. Tyskland. Lübeck. Trave. Fyr midlertidig slukket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1296. Berlin 1913.)
Den 1ste Juni 1913 sluktes Fyrene fra *Hutplahl* ind til *Teerkofspahl* midlertidig. Fyrene tændes sandsynligvis atter den 1ste August 1913. *Hutplahl*: 53° 57' 06" N. 10° 51' 56" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/515. København 1913.)
- 892. Tyskland. Kieler Fjord. Kieler Havn. Düsternbrook Fyr tændes.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1161. Berlin 1913.)
Paa den ny Bygning ved Marinsignalstationen *Düsternbrook* tændes antagelig i Slutningen af Maj 1913 et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 22 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 15 s.
Taagsignal gives med Sirene, Et-Stød hver 45 s., Stød 15 s., Pause 30 s. c. 54° 20 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 09 $\frac{3}{4}$ ' E.
(Kort Nr. 157, 160 og 243.)
- 915. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Jericho Bugt. Hat Island Ledge Tønde ombyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1296. Washington 1913.)
Hat Island Ledge Spiritønde 2 er ombyttet med en Spidstønde. 44° 08' 25" N. 68° 31' 00" W.
- 916. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Mouse Island Reef Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1297. Washington 1913.)
Mouse Island Reef Stumpønde 1 A er udlagt ved Revet, som gaar S. i fra *Mouse Island*, 180° (misv. S. t. W. $1\frac{1}{2}$ W.) fra *Mouse Island Spindle* og 116° (misv. SE. $1\frac{1}{8}$ E.) fra venstre Kant af *Lassells Island*. 44° 10' 58" N. 68° 56' 30" W.
- 917. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Musclev Ridge Channel. Lower Gangway Ledge Tønde ombyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1298. Washington 1913.)
Lower Gangway Ledge Stumpønde er forandret til en Spidstønde. 43° 59' 15" N. 69° 06' 45" W.
- 918. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Westport. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1304. Washington 1913.)
Et rødt, fast Fyr er tændt paa E.-Enden af *The Nubble*, W.-Siden af Indløbet til *Westport* Floden. Flammens Højde: 8 m. Sort Fyrrpæl. Brændetid: 15de Marts—15de December. 41° 30' 27" N. 71° 05' 19" W.
- 919. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Eastern Passage. Tønder udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1305. Washington 1913.)
1) *Prudence Island South End* vandret stribebe Tønde er udlagt ved Grunden, som strækker sig ud fra S.-Enden af *Prudence Island*, 151 $\frac{1}{4}$ ° (misv. NE. t. N. $1\frac{1}{2}$ N.) fra *Gould Island* Fyr og 843 $\frac{3}{4}$ ° (misv. E. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Conanicut Island* Fyr.
2) *Popasquash Point* vandret stribebe Klokketønde er udlagt i 6 m Vand ud for *Popasquash Point*, 306° (misv. NW. $\frac{3}{8}$ N.) fra *Hog Island Shoal* Fyr og 4° (misv. N. t. E. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Prudence Island* Fyr.
3) *Popasquash Point Shoal* Spiritønde 1 er indtaget.
Gould Island Fyr: c. 41° 32' N. 71° 20 $\frac{1}{2}$ ' W.
- 920. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Jamaica Bugt. Canarsie Channel Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1309. Washington 1913.)
Canarsie Channel røde, faste Fyr er tændt. Fyret vises fra en Due d'Albe i c. 1,2 m Vand, 313° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ N.) fra *Canarsie Dike* Fyr og 67° (misv. E. t. N. $1\frac{1}{8}$ N.) fra Yderenden af *Bergen Beach* Pier. 40° 37' 42" N. 73° 52' 48" W.
- 921. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Forsøgslystønde atter udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1310. Washington 1913.)
Forsøgslystønde 5 A er atter udlagt ved *Pitch of the Hook* Klokketønde 5. Lys-tønden viser hvidt Lys med En-Formærkelse hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. *North Hook* Fyr: 40° 28 $\frac{1}{4}$ ' N. 74° 00 $\frac{1}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/878. København 1913.)
- 922. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Joe Flogger Shoal Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 19/1312. Washington 1913.)
Joe Flogger Shoal Stumpønde 11 B er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 20 s., Lys 10 s., Mørke 10 s. Under 18-forhold udlægges Stumpønden i Stedet for Lys- og Klokketønden. 39° 13' 08" N. 75° 18' 04" W.

909. Ørken Øerne. Sanday. Start Point Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 660. London 1913.)

I Løbet af Sommeren 1913 vil *Start Point* røde, faste Fyr blive forandret til et rødt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 30 s. Under Forandringen vil der blive tændt et midlertidigt rødt, fast Fyr med mindre Lysstyrke end det nuværende Fyr. 59° 16³/₄' N. 2° 22¹/₂' W.
(Kort Nr. 179.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

910. Frankrig. Somme Bugt. Vrag afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 206/1275. Paris 1913.)

En grøn Spidstønde, mærket „*Bancs de Somme*“, er udlagt ved Resterne af et gammelt Vrag ved venstre Bred af *Passe du S. O.*, som paa Grund af Forandringer i Farvandet er blevet farligt for Skibstærten. 50° 12' 47" N. 1° 31' 10" E.

911. Irland W.-Kyst. Shannon. Kileradan Head. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 622. London 1913.)

Kileradan Head Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 205° til 333°;
2. svagt farvet i Pejlinger fra 333° til 346°;
3. rødt i Pejlinger fra 346° gennem 0° til 93°.

Naar man er inden for 1 Sm fra Fyret, er dette skjult af en Høj i Pejlinger fra 224° til 247°. 52° 34³/₄' N. 9° 42¹/₂' W.

912. Irland SW.-Kyst. Valentia. Kirketaarn nedrevet. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1184. Berlin 1913 og „Notice to Mariners“ Nr. 650. London 1913.)

Det gamle Kirketaarn, der stod c. 0,05 Sm W. for den indre Ledebaake ved Indløbet til *Valentia* Havn, og som tjente som Forpunkt i Ledelimen over *Caher Barre*, er nedrevet. 51° 55¹/₂' N. 10° 18¹/₄' W.

Paa Ledebaakerne paa Øen *Valentia* er tændt 2 hvide, ubevogtede Fyr med En-Formærkelser. Flammens Højde: 43 m og 25 m. Forbaaken: 51° 55¹/₂' N. 10° 18¹/₂' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

913. Frankrig. Gironde. Afmærkning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 202/1249. Paris 1913.)

Paa Grund af Undervandsarbejder og Forandringer i Farvandet er der sket følgende Forandringer i Afmærkningen:

- 1) Lystønde Nr. 59 ved *Banc de l'île Verte* er flyttet 340 m i Retning 324° (misv. NNW.) og ligger nu paa 45° 05' 00" N. 0° 40' 00" W.
- 2) Lystønde Nr. 67, *Accore Ouest du banc du Caillou*, er flyttet 610 m i Retning 193° (misv. SW. t. S. ⁵/₈ S.) og ligger nu paa 44° 57' 39" N. 0° 32' 33" W.
- 3) En sort Lystønde Nr. 65 bis, som viser rødt, fast Lys, er midlertidig udlagt mellem Tønderne Nr. 65 og 67 i *Passe du Caillou*, 270 m fra den højre Flodbred. 44° 58' 07" N. 0° 32' 26" W.
- 4) Lystønde Nr. 52, *Extrémité du banc de Bassens*, er flyttet 140 m i Retning 318° (misv. NW. t. N. ¹/₂ N.) og ligger nu paa 44° 54' 55" N. 0° 32' 53" W.
- 5) Lystønde Nr. 54, *Accore Est du banc de Bassens*, er flyttet 590 m i Retning 330¹/₂° (misv. N. t. W. ³/₈ W.) og ligger nu paa 44° 54' 29" N. 0° 32' 34" W.

914. Afrika. Marokko. Casa Blanca. Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 657. London 1913.)

Casa Blanca hvide og røde, faste Fyr er nedlagt. 33° 36¹/₄' N. 7° 37' W.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

893. Sundet. Stevns NE. Vrag borttaget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/533. Stockholm 1913.)

Vraget af Skonnerthen, som var sunket paa 55° 23' 30" N. 12° 37' 30" E., er borttaget, og Afmærkningen er inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/753, pkt. 1. København 1913.)

894. Danmark. Sundet. Stevns NE. Vrag uskadeliggjort.

Galeasen, som var sunket 7¹/₂ Sm 30° (misv. NE. ¹/₂ N.) fra *Stevns Fyr*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 14 m. 55° 24' N. 12° 34' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/753, pkt. 2. København 1913.)

895. Sverrig. Sundet. Höganäs Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 21/534. Stockholm 1913.)

I Juni 1913 skal *Höganäs Fyr* forandres til et Fyr med En-Formærkelser hver 3 s., Lys 2,5 s., Mærke 0,5 s., Lyset bliver:

1. grønt i Pejlinger fra 0° til 78°;
2. hvidt i — — 78° - 278°;
3. rødt i — — 278° - 328°.

Under Forandringen slukkes Fyret, og 2 røde, faste Ledefyr, der skal holdes overet i Pejling 86°, tændes paa Havnehovedet. 56° 12' 00" N. 12° 32' 40" E.

(Kort Nr. 156, 160, 181, 210, 211 og 247. Danske Lods, Side 271.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/3046. København 1912.)

896. Danmark. Smaalands-Farvandet. Sjælland S.-Kyst. Oreby-Skov. Skydeplads afmærkes.

Fra en Skydeplads ved *Oreby-Skov* vil der fremtidig blive skudt med Gevær ud over Søen. Den farlige Zone vil i Sommeren 1913 blive afmærket med sorte Vagere med Stage.

Paa det afspærrede Soterritorium maa Skibe og Baae ikke ligge til Ankers, og Fiskeri maa ikke drives.

Skydningen vil finde Sted paa følgende Dage:

I Januar, April og September hele Onsdagen, samt desuden hele Dagen fra 16de til 20de September (begge Dage inklusive).

I Juni og Juli hele Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag.

I Resten af Aaret Tirsdag og Torsdag.

Hvis — udenfor Maanederne Juni og Juli — en af de fastsatte Skydedage er almindelig Fest- eller Helligdag, træder den først paafølgende Søndag i Stedet.

Under Skydningen vil en Signalkugle være hejst paa Toppen af en høj Signalmast ved Skydebanen.

De Søfarende advares mod at færdes paa det afspærrede Areal.

Det spærrede Soterritorium: c. 55° 02' N. 11° 48' E.

897. Danmark. Smaalands-Farvandet. Sjælland S.-Kyst. Karrebæk-Fjord. Skydeplads afmærkes.

Fra en Skydeplads ved *Karrebæk-Fjord* vil der fremtidig blive skudt med Gevær ud over Fjorden. Den farlige Zone vil i Sommeren 1913 blive afmærket med sorte Vagere med Stage.

Under Skydningen maa der paa det afspærrede Soterritorium ikke ligge Skibe eller Baae til Ankers, og Fiskeri maa ikke drives. Naar Fartøjer passerer det afspærrede Soterritorium under Skydningen, standses denne under Passagen, der skal foregaa saa hurtigt som muligt.

Skydningen vil finde Sted paa følgende Dage:

I Januar, April, September og November hele Tirsdagen, samt desuden hele Dagen fra 16de til 20de September (begge Dage inklusive).

I Februar, Marts, August, Oktober og December hele Tirsdag og Torsdag.

I Maj hele Tirsdag, Torsdag og Fredag.

I Juni og Juli hele Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag.

Hvis — uden for Maanedene Juni og Juli — en af de fastsatte Skydedage er almindelig Fest- eller Helligdag, træder den først paafølgende Søndag i Stedet.

Under Skydningen vil en Signalkugle være højest paa Toppen af en høj Signalmast ved Skydebanen.

De Søfarende advares mod at færdes paa det afspærrede Areal.

Karrebæk-Fjord: c. 55° 11½' N. 11° 41' E.

898. **Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Taagesignal for Dampfærger forandres.**

Omtrent den 6te Juni 1913 forandres Taagesignalerne for Dampfærger ved *Fredericia* Havn som følger:

1) Ved den E-lige Dampfærgelavns W.-Mole gives fremtidig Taagesignal med Haandstirne i Stedet for med Klokke.

2) Ved den W-lige Dampfærgelavns W.-Mole gives fremtidig Taagesignal med Klokke.

Fredericia: 55° 33½' N. 9° 45½' E.

(Danske Lods, Side 379. Havne-Lods, Side 36. Fyr-Port, Nr. 330 og 334 A.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

899. **Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Roskilde N. Skydeplads afmærkes.**

Fra en Skydeplads N. for *Roskilde* vil der fremtidig blive skudt med Gevær ud over Fjorden. Den farlige Zone vil i Sommeren 1913 blive afmærket med sorte Vagere med Stage.

Under Skydningen maa der paa det afspærrede Søterritorium ikke ligge Skibe og Baade til Ankens, og Fiskeri maa ikke drives.

Skydningen vil finde Sted paa følgende Dage:

I Juni og Juli Mandag og Tirsdag hele Dagen samt Onsdag, Torsdag, Fredag og Lørdag Fm. (Indtil c. Kl. 12).

I Januar, April og September Onsdag og Torsdag Fm., samt desuden hele Dagen fra 16de til 20de September (begge Dage inklusive).

Resten af Aaret Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag Fm.

Hvis — uden for Maanedene Juni og Juli — en af de fastsatte Skydedage er almindelig Fest- eller Helligdag, træder den først paafølgende Søndag i Stedet.

Under Skydningen vil en Signalkugle være højest paa Toppen af en høj Signalmast ved Skydebanen.

De Søfarende advares mod at færdes paa de afspærrede Arealer.

Det afspærrede Søterritorium: c. 55° 42½' N. 12° 05' E.

900. **Danmark. Kattegat. Isefjord. Inder-Bredning. Skydeplads afmærkes.**

Fra en Skydeplads ved *Inder-Bredning* vil der fremtidig blive skudt med Gevær ud over Søen. Den farlige Zone vil i Sommeren 1913 blive afmærket med sorte Vagere med Stage.

Under Skydningen maa der paa det afspærrede Søterritorium ikke ligge Skibe eller Baade til Ankens, og Fiskeri maa ikke drives, men det er Fartøjer tilladt at passere det spærrede Areal, i hvilket Tilhælde Skydningen standses under Passagen, der skal foregaa saa hurtigt som muligt.

Skydningen vil finde Sted paa følgende Dage:

I Januar, April og September hele Fredagen, samt desuden hele Dagen fra 16de til 20de September (begge Dage inklusive).

I Juni og Juli hele Mandag, Tirsdag, Torsdag og Fredag, Resten af Aaret hele Tirsdag og Fredag.

Hvis — uden for Maanedene Juni og Juli — en af de fastsatte Skydedage er almindelig Fest- eller Helligdag, træder den først paafølgende Søndag i Stedet.

Under Skydningen vil en Signalkugle være højest paa Toppen af en høj Signalmast ved Skydebanen.

De Søfarende advares mod at færdes paa det afspærrede Areal.

Det afspærrede Søterritorium: c. 55° 42½' N. 11° 50' E.

901. **Danmark. Kattegat. Tunø-Knob S. Skydevagere udlagt.**

Omkring *Kirketrunden* og S. for *Tunø-Knob* er udlagt nogle sorte Vagere til Brug ved Skydevagere. De er Skibstærten uvedkommende. *Tunø-Knob*: 55° 58' N. 10° 22' E.

902. **Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr. Taagesignal ophører midlertidig.**

Fra den 16de Juni 1913 vil Taagesignalet ved *Fornæs Fyr*, som Følge af forestaaende Arbejder ved samme, blive sat ud af Virksomhed i et Tidsrum af 3 å 4 Uger. 56° 26' 36" N. 10° 57' 40" E.

903. **Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vrag uskadelligjort.**

Vraget af Skonnerten *Hans*, som laa sunket c. 11 Sm 96^o (mstv. E. t. S. 3/8 S.) fra *Østre-Flak* Fyrskib, er uskadelligjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 8,4 m. c. 56° 57¼' N. 11° 13¼' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/689. København 1913.)

904. **Danmark. Kattegat. Læssø S. Slide-Røn Lystønde inddraget for Sommeren.**

Slide-Røn Lystønde er inddraget for Sommeren. (Se Danske Lods, Side 233 og Fyr-Port, Nr. 115.) 57° 06' (55°) N. 11° 02' (09°) E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

905. **Tyskland. Helgoland NE. Vrag afmærket.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1176 og 21/1229. Berlin 1913.) Bjærgningsdampskibet *Unterelbe* er sunket c. 500 m SW. for Vraget af Torpedobaaden, som ligger 5 Sm 44^o (mstv. N.E. t. E.) fra Helgoland Fyr. Over Vraget er der 4 m Vand. 54° 14' N. 7° 57' 3/8 E.

En Lystønde, mærket „*Wrack*“, med N-lig Topbetegnelse, og som viser grønt Et-Blink hver 7,5 s, Blink 2,5 s, Mørke 5 s, er udlagt c. 275 m NNW for Vraget af Bjærgningskibet. c. 20 m S. for Bungen og c. 20 m S. for Hækken af Vraget ligger en grøn-rød-grøn stribet Tønde, mærket „*Reiher*“.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/525. København 1913.)

906. **Tyskland. Weser. Finswarden. Fyr tændt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1175. Berlin 1913.)

Paa den massive Kaj ved *Ferwischsches Werft* er tændt 2 hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 2 Sm.

Det ene Fyr staar paa Kajens NE-Ende. 53° 30' 46" N. 8° 31' 27" E.

Det andet Fyr staar paa Kajens SW-Ende. 53° 30' 44" N. 8° 31' 23" E.

907. **Tyskland. Jade. Wangeroog. Forbud.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1177. Berlin 1913.)

Det er forbudt at ankre i Nærheden af *Wangeroog Ostanleger*. Den forbudte Ankerplads er afmærket med 6 Prikker. *Ostanleger*: c. 53° 47½' N. 7° 55' E.

908. **England. Yarmouth haven. Indløb atter aabent.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 641. London 1913.)

Vraget af Dampveren *Gangreen* er borttaget. Man bør holde mindst 207 m uden om det N-lige Molehoved. 52° 34½' N. 1° 44½' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/104. København 1913.)

929. **Panama. Colon. Bølgebryder bygges.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1199. Berlin 1913.)
 Ved Indløbet til Colon Havn bygges en Bølgebryder i NW.-lig Retning fra Cristóbal Pynt: Den er ikke belyst om Natten. *Cristóbal* Pynt: 9° 21½' N. 79° 54¾' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

930. **Italien W.-Kyst. Spezia. Fyr forandret.**
 („Avvisi al Naviganti“ Nr. 126/301. Genova 1913.)
 Fyret paa Yderenden af den E.-lige Bølgebryder ved *Spezia* ny Handelshavn er forandret til et Fyr med En-Formørkelser hver 10 s. Lys 5 s, Mørke 5 s. Lyset er afvækslende hvidt og grønt. *Spezia*: 44° 05' N. 9° 53' E.

931. **Italien W.-Kyst. Palmaiola. Fyr forandret.**
 („Avvisi al Naviganti“ Nr. 126/305. Genova 1913.)
 Fyret paa *Oen Palmaiola* viser nu hvidt Et-Blink hver 20 s, Lys 3 s, Mørke 17 s. Synsvide: 26 Sm. 42° 51' 54" N. 10° 28' 33" E.

932. **Italien W.-Kyst. Ponzá. Fyr forandret.**
 („Avvisi al Naviganti“ Nr. 126/304. Genova 1913.)
Ponzá Fyr er nu forandret til et hvidt Blinkfy. 40° 52' 38" N. 12° 57' 17" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/783. København 1913.)

933. **Sicilien W.-Kyst. Marsala N. Scario Lystønde flyttet.**
 („Avvisi al Naviganti“ Nr. 127/307. Genova 1913.)
 Lystønden ud for *Scario* Pynt er flyttet tilbage til sin tidligere Plads paa 37° 54' 15" N. 12° 24' 30" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/349. København 1913.)

934. **Algier. Philippeville Bugt. Belysning forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 207/1283. Paris 1913.)
 Belysningen ved Indløbet til *Philippeville* Havn er forandret som følger:
 1) Paa Hovedet af *Grande Jetée* er tændt et hvidt og rødt Fyr med To-Formørkelser hver 10 s. à 15 s. Lyset er hvidt i Pejlinger fra 169° til 296¾°, rødt fra 296¾° gennem 0° til 169°. Flammens Højde: 21 m. Lysevne: 11 Sm for hvidt Lys og 6½ Sm for rødt. 36° 53' 35" N. 6° 54' 35" E.

2) Paa S.-Enden af den N.-lige Tværmole fra *Grande Jetée* er tændt et rødt fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 296¾° gennem 0° til 124¾°. Flammens Højde: 10 m. Lysevne: 4 Sm. 36° 53' 30" N. 6° 54' 42" E.

3) Lige overfor det under 2 nævnte Fyr er paa N.-Enden af *Jetée de Château Vert* tændt et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 115° gennem 0° til 24°. Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 3½ Sm. 36° 53' 26" N. 6° 54' 40" E.

4) Det hvide, faste Fyr paa *Oen Singes* paa W.-Siden af Bugten er ombyttet med et hvidt og grønt, fast Fyr, der viser grønt Lys i Pejlinger fra 21° til 211°, undtagen i Pejlinger fra 52½° til 142½°, hvor Fyret er formørket, i øvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 17 m. Lysevne: 10½ Sm for hvidt Lys og 5 Sm for grønt Lys. 36° 54' 20" N. 6° 53' 11" E.

5) *Château Vert* og *Mamelon de Skokda* røde, faste Fyr er nedlagt. Lystønderne ud for Yderenderne af de 3 ovenfor nævnte Moler er inddraget. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2973. København 1912.)

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
 1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret sinuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
 16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
 Kristiansgade 12. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 1024.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
 Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenhagen 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon:
 Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Central 256

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 København: Telegram-Adr.:
 Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. København. Telefon Byen 4210.
 Klostergade 14. Aarhus. 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

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.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
 Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
 Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen[®] Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
 A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr.
 „Smith,
 Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
 „Smith,
 Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 620. Philippine Islands. Hoilo strait—Buoys withdrawn. (1) Position. At a distance of 4 cables, eastward, from Fort San Pedro. Fort San Pedro, lat. 10° 41 1/2' N., long. 122° 34 1/2' E. Description. A can buoy, painted in red and white horizontal bands. (2) Position. Northward of the entrance to Hoilo river, at a distance of about 6 1/2 cables, north-eastward, from Fort San Pedro. Description. Two Telegraph cable buoys.. (Notice No. 620 of 1913, dated 16th May).

Chart affected. No. 2391, Hoilo strait, with plan. Publication. Eastern Archipelago, Part I, 1911, page 333.

No. 629. China, South-east coast—Hongkong Approach. Wag lan islet—Alteration in fog-signal. Position. At lighthouse. Lat. 22° 11' N., long. 114° 18 1/4' E. Alteration. The fog-gun signals have been replaced by an explosive signal giving two reports, with an interval of fifteen seconds between them, every twelve minutes. (Notice No. 629 of 1913, dated 17th May).

Charts affected. No. 1466, Hongkong. No. 3605, Hongkong to Mirs bay. No. 1180, Approaches to Hongkong. No. 3026, Macao to Pedro Blanco. No. 1962, Hongkong to the Brothers. No. 2661 a, China sea, northern portion. No. 2661 b, China sea, northern portion. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian tung. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 815. China Sea Pilot, Vol. III, 1912, page 496.



SKIBSREDER:
«Det er den bedste Ting, som nogensinde er bleven sat ind i en Bædd.»
«Jack», — Den har betalt sig selv mangedobbel, sparer Dage paa Reisen, for ikke at nævne hvad Assurandørerne har sparet i Drekskader eller værre.»

MATROS:
«Og den gør behagelig og tor for og ogter i det værste Uvejr. Jeg og mine Kamerater kan bedre gaa omkring paa Dækket, Baaden styrer bedre, behøver ikke at blive hivet paa og er i det hele taget en bedre Skude.»

L'ENTENTE CORDIALE

SHOWER
It's the best thing ever put into a ship's deck, — good for feet, — cool and very enjoyable — saves days on their passage, — but the best of all, it's a wash for the deck, — and it's a wash for the crew.

SALVE
This is the best salve ever put into a ship's deck, — good for feet, — cool and very enjoyable — saves days on their passage, — but the best of all, it's a wash for the deck, — and it's a wash for the crew.

COUVES' AUTOMATISKE BØLGEDÆMPER.

ENESTE FABRIKANTER: LOVERIDGE & DOCKS, CARDIFF.

Forlang altid OTTO MØNSTED'S Margarine

Lauritz Kirkeby. Den kgl. Marines Instrumentmager. Uhr- og Cronometermager. Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres. Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

HUSK at JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

TIVOLI
Sommersæson fra 7de Maj til 14de Septbr. 1913.

Hver Aften: Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag: Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller. „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“
AARHUS, vis à vis Rullebroen.
All Kød og Delikatessevarer til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

CHRISTIAN THEIL
Minnedgade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibsbrod af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,
Skibsprovianteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

ZOOB. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsiireuen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsør.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton at Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan raas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<p>Lodsøpenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 „ „</p> <p>Litsøpenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Hejseværker Vareskure. Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran. 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>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<p>Lodsøpenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	<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>	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Uvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluetsærsklen 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 Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra 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 besørger af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jernbanespor ved alle Kaier. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for sinne Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 460 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere frie.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kultyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteælvne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er frie.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad have. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand have paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebåne. Køhalsplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads have. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nurd fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissensærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Natafmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 60 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbetattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kultursyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredder er 33' i Vandlinjen, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværksbøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhalingssplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufordæden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - 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 Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørger af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift p. Vandfylding 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.
Telegraph-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Liner. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib. Mindre Skruesalp. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibrations. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Maj 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	111 3/4	— 112	112
Danmark	—	—	109 1/4
Norden	116 1/4	—	116 3/4
Gorm	—	—	—
Carl	116 1/4	— 1/2	116 1/2
Dannebrog	127 1/2	—	127 1/2
Skjold	102 3/4	— 103	102 3/4
Urania	38 3/4	—	38 3/4
Neptun	123 1/2	—	123 1/2
Dampsk. af 1896	124 1/2	— 3/4	124 3/4
Højmdal	125 1/4	—	125 1/4
Østasiatiske	129 1/2	—	129 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	124 1/2	— 3/4	124 1/2
Torm	—	—	125
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	79	—	78 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 3/4 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 1/2 % uops. Stats.	—	—	84
3 1/2 % Husejer Kreditk.	—	—	82 3/4
3 1/2 % Kbhvns. Kreditf.	89 1/4	—	89
4 % — — 2. Serie	—	—	89 1/2
4 % — — 1.	—	—	93
3 1/2 % Østift. Kreditf.	—	—	94 1/2
4 % — — 7.	—	—	96 1/2
3 1/2 % Landkreditk.	—	—	89
4 % Østift. Kreditf.	—	—	91
3 1/2 % — — 7.	—	—	89
4 % — — 7.	—	—	90 3/4
3 1/2 % — — 7.	—	—	92 3/4
4 % — — 7.	—	—	93 1/2
3 1/2 % — — 7.	—	—	92 3/4
4 % — — 7.	—	—	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	142 3/4
Privatbank	—	—	103 1/4
Landmandsbank	137 3/4	—	137 3/4
Handelsbank	—	—	141 1/4
Grundejerbank	—	—	14 1/2
Burm. & Wain	86 3/4	— 87	86 3/4
Helsingørs Jærnak	—	—	—
Sukkertfabr.	232 — 1/4	—	232
Bryggeri Aktier	215 — 1/2	—	215 1/2

Vekselkursen d. 28. Maj 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.23	18.18
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Maj 1913.

Russiske Noter	215.15
4 % Russiske Consols	88.20
3 3/4 % — — Boden Kredit	86.60
5 % Mexikanske 1899	95.25
5 % Rumænske Stats	99.80
4 % — — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 220,000, „Danmark“ 28,000, „Norden“ 264,000, „Carl“ 100,000, „Dannebrog“ 360,000, „Skjold“ 58,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 148,000, „Heimdal“ 32,000, „Gorm“ 76,000, „Neptun“ 116,000, „Dansk-russisk“ 140,000, „Østasiatisk“ 84,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 15, Ved Stranden.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor. Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

AXEL LUND

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 184.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinet's Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- KAY DYHR København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Øvergaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

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.
Carlholtermann, Kjøbenhavn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

SOLE SHIPPERS OF

BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

LOSSEHJUL

med forbedrede selvsmlørende Skiver.

— Bedste Kvalitet. —

Svære Losseblokke.

Galvaniserede Smedejerns

Talje Blokke.

Davey & Co.

London, Ltd.

88, West India Dock Road,

London E.

Telegrams: „Aedav“, London

og

13, King Street, Liverpool.



Største
Lager.

Nr. 544.
StaalCentre.
Nr. 020.
Bronze Centre.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnemont modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Pettilinie à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side - - - - - 25 -

De øvrige Sider - - - - - 20 -

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Fredag den 6. Juni 1913.

20. 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
Bløkke
Davis Farver - Bitumen Paint
Slænger af Hør, Hamp, Gummi
og Læder
Manilla - Wirerope
Redningskrandse og
Redningsbæltter.

Expedition og Lagre
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export
Indluvel. Frthavnen Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
Leverandør til Marinen.



Margarin specielt præ-
pareret for Skibsbrug.
Fortrinlig, holdbar, smør-
farvet Kvalitet, leveres til
alle engelske og andre
europæiske Havne ved
Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**
(LIMITED)
SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	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 Kalkbrønderihavn. 8.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

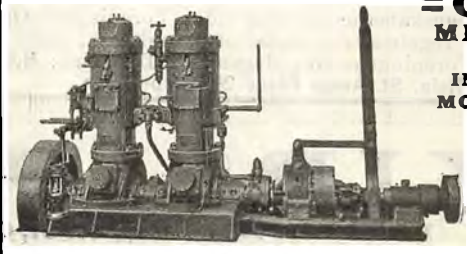
**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
Vestforbrogade 25 Telf. 6138
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
uskadeligt for Tojet. Hentes og hringes samme Dag.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**



**TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN**

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensione.

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, Overflad kondensationer, Rødtbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

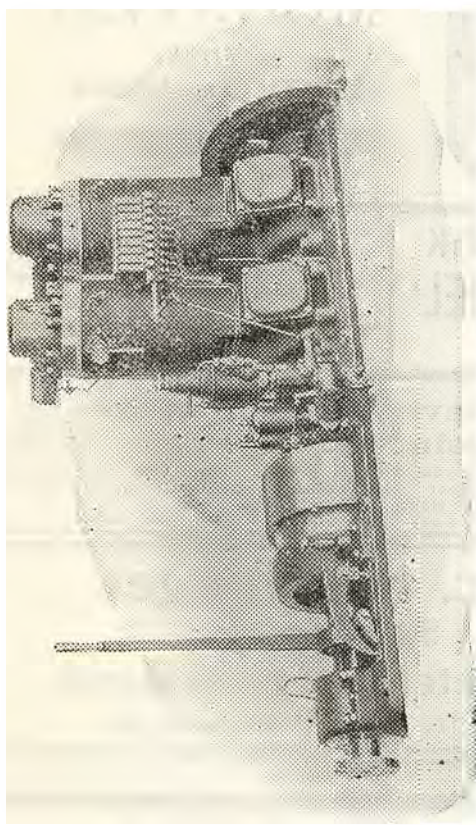
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raoliemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftssikker. Præcisbillig. Normalstørrelser 5—200 H.P. — Aarsproduktion 10,000 H.P.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 3331.

Frilager

Toldboden.

BRD. OSTERMANN-PETERSEN.

Cigarer - Tobakker - Vine

til en gros Pris.

Telefon
Palæ 320.

Sct. Annæ Plads 10.

Telefon

Privat Nora 795 x.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Koh. K. Tel. 3662.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. O. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40%. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS, TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erfandring.

Den internationale Søretskonference i København.

(Sluttet.)

Fredag d. 16. Maj begyndte Forhandlingerne om Sikkerheden til Søs, med Hensyn til hvilken Spørgsmaal der fra Hovedkomiteens Side var opstillet en Del forskellige Punkter, om hvilke man forespurgte, hvorvidt international Vedtagelse kunde være nyttig og praktisk eller ej. Der var nu straks Enighed om, at ikke alle de Punkter, som var opført paa Spørgeskemaet, kunde medtages, og det foresloges kun at fremdrage enkelte vigtige Spørgsmaal, bl. a. traadløs Telegraf, Dækslast og Redningsmidler om Bord.

Efter en Indledning af Le Jeune talte Sir Norman Hill, der fremhævede Betydningen af en nøjagtig Statistik over Søulykker samt gjorde gældende, at ved Siden af at have Regler om Sikkerhedsforanstaltninger, var det dog nok saa meget den dygtige Navigation, der skulde skabe Sikkerhed paa Søen. Mr. Temperley fremhævede det uheldige i, at nogle Lande havde Regler for Sødygtighed, som ikke fandtes i andre Lande, og omtalte navnlig de engelske Forbudsregler mod at føre Dækslast. Disse Reglere var, saa længe de ikke fandtes udenfor England, til Skade for dette Land, men naar man mente, at Reglerne var nødvendige for at skabe Sikkerhed, burde man ogsaa enes om at gøre dem internationale.

Den svenske Advokat Løfgreen talte ogsaa for at faa internationale Regler for Sødygtighed. Han fremhævede navnlig, hvilken stor Betydning det vilde have for de smaa Stater, der nu maa rette sig efter de store Nationers Fordringer, der er ret forskellige, og selv kan de smaa Nationer ikke bringe de Regler, som de maatte finde passende, til Anvendelse paa andre Nationers Skibe.

Sir Runciman udtalte sig meget kraftigt imod de store Dækslast og den Fare, som disse og i det hele taget Overlastning medførte, og han anbefalede varmt, at man saa snart som muligt indførte Sikkerhedsforanstaltninger mod Usødygtighed.

Ved Forhandlingernes Fortsættelse om Eftermiddagen forelagde Advokat Franck en Resolution der gik ud paa at anbefale Oprettelsen af en international Kommission eller et Bureau, hvis Opgave skulde være at samle og meddele alle Oplysninger vedrørende Sikkerheden til Søs, at lette Udviklingen af Gensidighed mellem Staterne vedrørende de herhenhørende Love og Anordninger, samt at forberede alle nødvendige Reforme og Forandringer i de internationale Regler.

Under den paafølgende Forhandling udtalte Sir Norman Hill, at man skulde tage sig i Agt for at faa allfor mange Regler, der i saa Fald vilde virke mere til Skade end til Gavn. Han udtalte dernæst om den traadløse Telegraf bl. andet, at det for de store Passagerskibe spillede en meget stor Rolle i Ulykkestilfælde at kunne sætte sig i Forbindelse med andre gennem traadløs Telegraf, idet de store Passagerskibe ikke kunde have tilstrækkelige Redningsmidler om Bord til det store Antal Personer. Forholdet var derimod et andet for Fragtskibene, der altid havde Redningsmidler nok, og det vilde derfor være rimeligt, hvis man paabød Anbringelse af traadløs Telegraf i alle Skibe, da at give Fragtskibene, for hvis egen Skyld den traadløse spillede en ringere Rolle, en Understøttelse til Anskaffelsen, idet Anskaffelsen om Bord i Fragtskibene

spillede en saa stor Rolle for de store Passagerdampere, der derigennem havde Mulighed for at sætte sig i Forbindelse med andre og hidkalde Hjælp.

Generalkonsul Johan Hansen var ogsaa betænkelig ved at faa alt for mange Regler med for store Fordringer til Skibene. Han henviste til de store Klassifikationsinstitutioner i de forskellige Lande, hvis Regler var nogenlunde i Overensstemmelse med hverandre og henstillede at man stræbte efter, at de forskellige Lande gensidig anerkendte hverandres Regler. Taleren benyttede samtidig Lejligheden til at slaa til Lyd for Indførelsen af en ensartet Rorkommando; om man skulde vælge den gamle Rorkommando eller den ny, skulde Taleren ikke komme nærmere ind paa, det vigtigste var, at Rorkommandoen blev ens, hvilket var af den aller største Betydning for en sikker Sejlsads.

Efter forskellige yderligere Udtalelser blev Advokat Francks Resolution vedtaget.

Der vedtoges dernæst en af Le Jeune foreslaet Resolution gaaende ud paa, at Konferencen mente, at det kunde være nyttigt at komme til international Forstaaelse om almindelige Regler vedrørende traadløs Telegraf, vandtætte Skodder, Redningsbaade og Redningsmidler samt Dækslast.

Den sidste Dag, Lørdag d. 17. Maj, drejede Forhandlingerne sig om Assurance under Krigsforhold. Medens i de fleste Lande en tegnet Police beholder sin Gyldighed, selv om der udbryder Krig mellem Forsikrerens og den forsikredes Land, er Forholdet et andet i England, hvor Policen i det nævnte Tilfælde bliver ugyldig.

Dr. Loder fra Holland indledede og talte meget kraftigt mod Reglen om Policens Ugyldighed, en Regel, der var ubillig og uretfærdig, og som man maatte arbejde paa at faa ændret. Dr. Loder støttedes af flere andre Talere, hvorefter Sir Beauchamp, Formand for Loyds, udtalte, at de engelske Forsikringselskaber, uanset den engelske Lovgivning, vilde udbetale en tegnet Forsikring ogsaa i Tilfælde af, at der var udbrudt Krig imellem de to Lande, til hvilke Forsikrerens og den forsikrede hørte.

Denne Meddelelse blev modtaget med Bifald, men der blev dernæst spurgt Englænderne, hvorledes Forholdet vilde stille sig, hvis Spørgsmaal, rejsende sig fra en saadan Police, skulde komme for en engelsk Domstol, og her svarede Advokaten, Mr. Ackland, at Domstolene ikke kunde andet end erklære Policen ugyldig. Det fremhævedes endvidere fra engelsk Side, at der næppe var Udsigt til at faa den engelske Ret forandret paa dette Punkt.

Efter Forhandlingernes Slutning blev der fra Repræsentanter for de forskellige Lande rettet en Tak til den danske Forening for international Søret samt til alle de danske Institutioner og Personer, der havde modtaget de Delegerede og vist dem Gæstfrihed. Man havde paa Fornemmelsen, at alle de fremmede var tilfredse med Opholdet i København, baade med Forløbet af Møderne og med de forskellige selskabelige Sammenkomster, hvortil man havde indbudt Mødets Deltagere.

Kjøbenhavn, d. 6. Juni 1913.

Uddrag af Lloyd's Registers Skibbygningssstatistik for 1ste Kvartal 1913. Lloyd's Registers Statistik, som udelukkende indbefatter Skibe paa over 100 Tons Brutto, der faktisk er paabegyndt, viser, at der — foruden Krigsskibe — ved Kvartalets Slutning er 563 Skibe paa ialt 2,063,694 Tons Brutto under Bygning i England (England, Skotland og Irland).

Tonnagen under Bygning er 94,000 Tons større end i forrige Kvartal og 377,000 Tons større end i Marts 1912, og er den største, der endnu har været under Bygning.

437 Skibe, ialt 1,586,381 Tons, bygges til Lloyd's Registers Klasse i England, foruden 124 Skibe, ialt 525,147 Tons, som bygges uden for England ogsaa til Lloyd's Registers Klasse.

Tonnagen under Bygning i England er til følgende

Land: England 401 Skibe med 1,565,633 Tons, Kolonierne 41 Skibe med 69,115 Tons, Holland 10 Skibe med 101,190 Tons, Norge 12 Skibe med 62,840 Tons, Belgien 3 Skibe med 31,955 Tons, Sverig 7 Skibe med 28,550 Tons, Østrig-Ungarn 8 Skibe med 24,940 Tons, Tyskland 8 Skibe med 24,833 Tons, o. s. v., Danmark 1 Skib med 4,250 Tons.

Tonnagen, som er under Bygning udenfor England fordeler sig saaledes: Tyskland 96 Skibe med 534,412 Tons, U. S. A. 85 Skibe med 228,156 Tons (deraf 15 Skibe med 61,200 Tons ved Søerne og 14 Skibe med 14,070 Tons ved Stillehavet), Frankrig 35 Skibe med 194,762 Tons, Holland 63 Skibe med 119,036 Tons, Østrig-Ungarn 14 Skibe med 76,567 Tons, Italien 24 Skibe med 57,982 Tons, Japan 22 Skibe med 39,825 Tons, Danmark 10 Skibe med 28,317 Tons, Norge 34 Skibe med 27,437 Tons, o. s. v., Sverig 12 Skibe med 11,245 Tons.

Sverigs Skibsfart. »Svensk Export« har fornylig bragt et Uddrag af Kommercekollegiets Indberetning om Sverigs Skibsfart i 1911. Af denne fremgaar det, at medens Forøgelsen af den svenske Handelsflaade i en tidligere Periode væsentlig skete ved Bygning paa Landets egne Værfter, er dette ikke mere Tilfældet nu.

Den nationale Skibbygningsindustri er gaaet tilbage, og Bestillingerne fra Udlandet er tiltaget, uagtet Staten har gjort betydelige Anstrengelser for at støtte Landets egne Værfter. I 1894 byggedes der i Sverig 76 Skibe paa tilsammen 11,995 Tons, medens der kun indkøbtes ét Skib paa 50 Tons fra Udlandet. I 1873 byggedes der i Sverig 103 Skibe paa tilsammen 31,924 Tons og indførtes fra Udlandet 111 Skibe paa 35,189 Tons. I 1891 beløb Hjemmebygningen sig til 11,403 Tons fordelt paa 44 Skibe, og i 1909 var Tonnagen kun 3,165 Tons. I 1905 indførtes der 113 Skibe paa tilsammen 74,343 Tons, men for Tiden staar, i Følge Lloyds Register, 12 Skibe paa tilsammen 11,245 Tons under Bygning paa svenske Værfter. Den svenske Skibbygningsindustri er saaledes gaaet meget føleligt tilbage.

Bruttoindtægten af den svenske Handelsflaade i udenrigsk Fart — 2,758 Skibe med 765,068 Tons — er for 1911 anslaaet til 95 Millioner Kroner, eller over 7 Millioner mere end det foregaaende Aar, og er den højeste Sum som hidtil er naaet.

Stuvning af skaaret Træ i St. Petersborg og Kronstadt. Sytten Stuverforretninger i St. Petersborg og Kronstadt har udsendt følgende Cirku-lære:

I Løbet af de sidste Aar har adskillige ny Afskibere udkibet deres Varer direkte fra store Lægtene, i nogle Tilfælde endogsaa fra Lægtene med Dæk, som tager fra 150 til 200 Stds., og i hvilke de forskellige Længder og Dimensioner har været blandet sammen paa en Maade, som ikke stemmer med den hidtilværende Havnekutyme. Denne har været, at Deals, Battens og Boards skulde leveres langs Skibssiden sorteret i smaa firkantede Pramme, de saakaldte »placcouts«, der som Regel nummer 25 til 35 Stds., og som gør det lettere for Kaplajn og Styrmand at kontrollere Varerne og for Stuverne at indlaste dem.

Resultatet heraf har været at Damperne har lidt under langsom Ekspedition og har faaet for lille et Kvantum ind og at Stuverne har været nødt til at anbringe mindst dobbelt saa mange Arbejdere ved hver Luge som tidligere for at sortere Lasten og bringe de ønskede Længder frem over de store Lægtene.

Da dette medfører betydelige ekstra Udgifter for Stu-

verne vil disse i fremtidige Tilfælde, hvor skaaren Last skal indlages fra store Lægtene, usorteret og blandet sammen i forskellige Længder og Dimensioner, se sig nødsaget til at forhøje Prisen for Indlastningen af den Slags Varer med 15 pCt. udover den almindelige Pris og Kentraktprisen.

Søfolks Stemmer. Til Folketingsvalget var fra Nordby Kommune indkommet 15 og fra Sønderho Kommune 13 Stemmesedler, som alle Dagen forud for Valget blev fremsendt til Esbjerg, da Loven om Søfolks Stemmeafgivning kræver, at saadanne Stemmesedler skal behandles af Valgbestyrelsen i den Kommune, hvori Valgstedet ligger. P.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 28. Maj. Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Dampskibsselskabet Dannebrog tilpligtet at betale 60,000 Kr. til Svitzers Bjergningsentreprise for Bjergning af Dampskibet »Esrom«, der den 12. Januar 1913 grundstødte ved Sletterhage.

(Ritz. Bur.)

Balkankrigen endt. London, den 30. Maj. Protokollen angaaende Præliminærfreden mellem Tyrkiet og Balkanstatene er i Middags blevet underskrevet.

(Ritz. Bur.)

Konsulatvæsnet. Den 29. Maj 1913 har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Paranagua, Theodorico Julio dos Santos, Af-sked fra nævnte Post.

Rettelse. I Artiklen Den internationale Søretskonference i Kjøbenhavn, i vort sidste Nummer, staar i næstsidste Linie: Det sidste Emne paa Dagsordenen var o. s. v. Der skulde have staact: Det næste Emne paa Dagsordenen var o. s. v.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned,

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Br. er atter tiltaget i Antal og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Br., men nordvestlige Syd for 48° N. Br. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og S. og SV. for disse hersker der en Del Vindstille og svage 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.

Taagehyppigheden er i det hele tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer).

Syd for 40° N. 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.

Drivens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni; fra det Tidspunkt gaar Isgrænsen tilbage mod NV. først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hastighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil 19. Maj indløbne Meldinger, at Isen paa Nordallanterhavet har formeret sig stærkt i den forløbne Maaned. Hovedmassen af den rapporterede Is befandt sig Nord for 45° N. Br. mellem Østranden af New Foundlandsbankerne og 40° V. Lgd. Den bestod næsten udelukkende af Bjerge og var fra Tid til anden til alvorlig Hindring for Skibsfarten. Der er, saavidt vides, forefaldet en Kollision med et Isbjerg. Mod Syd naaede Isen efter den sidste Melding fra 10. og 11. April til 42,5° N. Br. mellem 49° og 50° V. Lgd., altsaa kun lidt sydligere end i Slutningen af Marts. Det maa dog antages, at den imidlertid er trængt længere frem, og at den er naaet til Egnene omkring de forenede Damperruter. Større Bjerge og Pakismasser blev truffet fra 12. til 15. Maj paa Øst- og Nordkysten af New Foundland.

Belle Isle Strædet er i Følge de seneste Beretninger fra de kanadiske Stationer tæt pakket med svære Ismasser.

Bugten ved St. Lawrence burde nu gælde som fuldstændig isfri.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette, monsunagtige NV. Vinde fremherskende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunagtige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ. og altsaa paa en vis Maade danner Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det thyrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog én Femtedel eller én Fjerdedel af alle Iagttagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigst Forsætninger mod Øst, men Forsætninger mod Vest forekommer dog hist og her og undertiden i ikke ringe Grad. Fra Sicilien Øst efter indtil Port Said forekommer oftest sydlige og vestlige indtil nordvestlige Forsætninger.

Fragtmarkedet.

De større Markeder udviser alle mere eller mindre Stilhed, men Raterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer undtagen fra Sortehavet etc., som nu har meget lidt at byde paa og som ligger c. 1/ pr. Unit lavere end for en Uge siden. Heller ikke La Plata viser megen Lyst til at fragte for Øjeblikket, og i det hele taget karakteriseres det nuværende Tidspunkt af en udpræget Tilbøjelighed saavel hos Redere som Befragtere til gennemgaaende kun at engagere sig fra Haanden og i Munden. De sidste Dage er det gaaet trægt med Forretningerne, naar lige bortses fra Kul og Østersøen. Sidstnævnte Marked maa betegnes som fast med opadgaaende Tendens, idet Begæret efter Tonnage er godt og paa det nærmeste overstiger Udbudet. — Kulfragterne ligger uforandret i alle Retninger. Der betales i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Østen. Soyabønner Vladivostok/U. K. eller Kontinentet 29/6 én, 30/ to Havne, pr. Juli. — Erts Port Pirie/Antwerpen 31/ pr. Juni. — Ris fra Birma (to Havne) 27/ til U. K. eller Kontinentet pr. Juni—Juli. Saigon/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 29/, 30/ to Havne, Afskibning 1.—15. August. For Ris til Frankrig betales 28/6, for Mel 31/, Annullering 15. Juli. — Kalkutta/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 24/6 Dødvægtsbasis, 25/3 to Lossehavne pr. Juni. Fra Kurrachee betales 17/ à 17/6 »net terms« til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), 18/ O. C. Juni. Bombay/U. K. eller Kontinentet 21/ Dødvægtsbasis, to Lossehavne, Juni.

Sortehavet etc. Korn fra Kherson, Nikolajeff, Odessa eller Novorossisk 8/ til Rotterdam, 8/3 à 8/6 Weseren eller Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt. Kherson og Novorossisk/Danmark 12/6, to Lossehavne, prompt. Sulina 9/9 N. C. eller »any«, 10/3 Hamburg, prompt. Azov/Rotterdam 10/9, Antwerpen, Emden eller Weseren 11/, Hamburg 11/3, prompt. — Erts fra Poli 10/9 Rotterdam, 11/ Antwerpen (5,500 Tons med 600—600 Tons daglig Lastning og Losning), prompt, 11/6 Antwerpen (6,300 Tons med 500—500 Tons daglig Lastning og Losning) pr. 5.—20. Juni. — Batum/Rotterdam 10/9 (6,000 Tons med 600—600 Tons daglig Lastning og Losning). — Salt Eupatoria/Memel 15/6 pr. 10.—30. Juni (4,200).

Middelhavet. Erts 7/9 Porman/Maryport, 6/6 Hornillo Bay/Middlesbro, 5/7½ Karthagen/Rotterdam, 6/ Bougie/Middlesbro, 6/1½ Aguilas/Rotterdam, alt med fri Despatch. Esparto 14/6 Bona/Granton, Begyndelsen Juni. Erts 5/7½ Huelva/Rotterdam, »Tinto terms«, 5/6 à 5/7½ Santander/Rotterdam. — Ertsfragterne fra Bilbao er 5/ Newport, 5/4½ Middlesbro, 5/3 Glasgow, 5/4½ West Hartlepool, 5/3 Barrow, 5/3 Rotterdam. Fra Nantes til Rotterdam betales 3/10½, prompt.

Nordamerika. Deals fra Bay of Fundy 53/9 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, fra Miramichi/U. K. (udsøgt Havn) 55/, Manchester 56/3 pr. Juni. — Korn New York/Lissabon eller Oporto 3/6 pr. Juni (21,000 Qrs.) Petroleum i Kasser (165,000 Kasser) New York/6 Havne New Zealand. Basis 28 Cents én Lossehavn, August Ladning. Tømmer fra Golfen 152/6 à 155/ Buenos Aires eller La Plata. Juli—August, 125/ Genua, 135/ Santander, Pasages og Bilbao (tre Lossehavne). Paa Forni »O« betales 46/3 fra Pensacola til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) pr. Juni. Paa Netto Charter fra Golfen 15/3 til U. K. eller Kontinentet, 5.—31. Juli. Sukker fra Cuba 16/9 til Liverpool, London eller Greenock, prompt. — Paa Timecharter 4/3 à 5/ Dødvægt for Vestindien Farter, én eller to Rundrejser.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 15/9 O. C. pr. ganske prompt, 16/6 pr. 15. Juni—15. Juli, 16/7½ à 16/9 pr. August (alt med 6 d. mindre direkte Havn). Buenos Aires eller La Plata 13/ à 13/3 London, Rotterdam eller Leith, ingen Reduk-

tion direkte Havn, 1.—15. Juni. Bahia Blanca 15/6 U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn), Begyndelsen Juni.

Østersøen. Fra Petersborg 28/6 à 29/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn, 39/ Garston Docks, 40/ Ellesmereport eller Birkenhead, Mk. 24—25 Pulpwood Rotterdam, 26/ Sarpsborg, Frs. 40—41 Terneuzen. For D. B. 1/3 Boards 33/ Southampton. Kornlaster findes ikke pr. prompt. Libau og Windau er uforandret fløve, men fra Riga er der et bedre Begær paa Basis af 27/6 D. B. West Hartlepool, 32/6 Preston, Frs. 34 Antwerpen, 38 Boulogne, 36 Rouen, 43—44 Bordeaux. For Kortprops fra Skellefteå Distrikt til Østkyst Kulhavn kan nu faas 31/ pr. Favn, maaske endog lidt mere. For Sveler betalles 8/6 Narva/West Hartlepool, 8/9 Riga/Southampton.

Kulfragterne. Fra Firth of Forth 5/6 Kronstadt (2,750), 5/ Geste (1,450), 4/9 Horsens (1,350). Fra Tynen eller Blyth 6/ Wiborg (1,200), 5/7½ Petersborg (3,000), 5/6 Kronstadt (1,900), 5/ Riga (2,000), 5/6 Kiel (1,000), 5/3 Lübeck (1,400), 5/ Swinemünde (1,250), 4/6 Helsingborg (1,300), 4/6 Aalborg (2,000), 7/10½ Lissabon (2,800), 9/6 à 9/9 Genua (4,000), 10/ Port Said (3,000), 9/6 Las Palmas (2,000). — Fra Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt (3,000—4,000), 7/4½ Lissabon (2,600), Frs. 11¼ Marseille (5,000), 10 à 10/1½ Barcelona (4,000), 9/ à 9/6 Genua, 9/6 Neapel eller Palermo, 10—10½ Venedig, 8/4½ Malta (3,800), 10/ à 10/3 Port Said, 12/4½ à 12/6 Colombo (5,500—6,800), 9/ Las Palmas eller Teneriffa (3,000), 16/9 Rio Janeiro, 18/ Montevedio, 19/ River Plate, 20/6 Rosario (4,000).

Skrevet den 3. Juni 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet i det væsentligste uforandret fra sidste Uge, dog er Noteringerne til England fra enkelte Østersøhavne lidt lavere for Trælaster, medens Kontinentet er uforandret. Danmark noterer enkelte Kornlaster til England til akceptabel Fragt for prompt Afskibning. Tyskland noterer ogsaa Havrelaster efter at have sluttet enkelt Skib. Syd- og Vestsverig samt Østnorge er uforandret for Træ, Is og Feldspath. Nordbotten Vest efter er uforandret, medens Træfragter fra Sydbotten og Finskebugten til Danmark og tyske Østersøhavne er c. 2 Mk. lavere pr. Str.

Returfragter Vest fra er ogsaa uforandret, men der er færre Kulfragter i Markedet til danske Havne, medens Claylaster er uforandret, samt flere Oljekagelaster til danske, svenske og tyske Havne.

Angaaende de mindre Skibe har Markedet ikke i nogen Retning skiftet Karakter siden sidste Beretning. Nordtyskland ligger lige fløvt med forholdsvis kun faa Udbud, og heller ikke Hamburg har andet at berette end Fløvhed. Den stille Sommerperiode synes i Aar at være begyndt tidligere end ellers. Ogsaa Sverig og Norge er uden nævneværdig Forandring. Danmark er fra Provinserne lige elendig. Fra Aalborg skal der dog i de sidste Dage have været nogle flere Cementlaster. Kjøbenhavn ligger ogsaa ualmindelig rolig. Der sluttedes bl. a. Majs til Landskrona 8 Øre, Soyakager til Åhus, Cimbrishamn 14 Øre. Som nævnt i forrige Beretning kommer der i næste Uge en Del Hvede til Omladning fra ventede Dampere.

Havarier og Forlis.

Hermes, Dpsk. af Helsingfors, har paa Rejsen fra Mariopoli til Kotka med en Ladning Jerubaeskiner været paa Grund ved Bovbjerg. Flot uden Assistance.

Skanderborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom ved Afsejlingen fra Helsingfors paa Grund ved Brändö. Flot med Assistance og fortsat Rejsen efter Tatning.

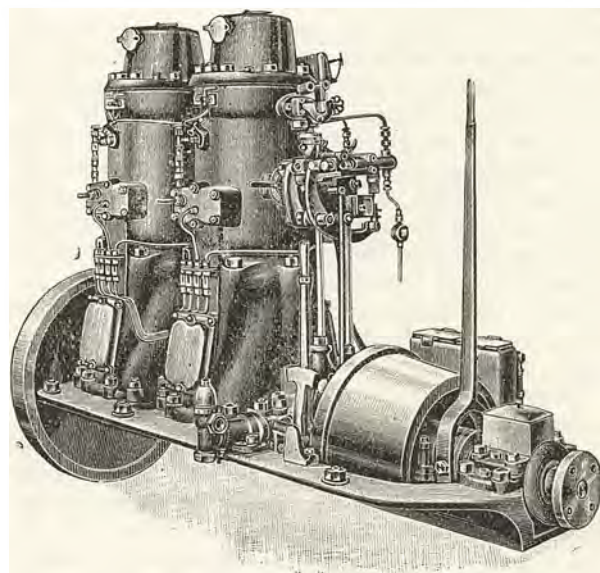
Aggersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet hertil fra Helsingfors og Lübeck. Skibet gik ind til Burmeisters for at reparere en Skade forårsaget ved Grundstødning ved Libau.

Nybygninger, Køb og Salg.

Entreprenørfirmaet Decloedt & Co. i Brüssel har solgt Sand-sugeren »Vlaanderen IV«, der maaler 1,350 Tons, til Høuseatisk Entreprise i Bremen. Handelen er afsluttet gennem Ingeniør Andr. Vang i Hellerup.

Den 30. Maj afholdtes i Sundet den officielle Prøvetur med Sten- og Sandpumperen »Progres« — bygget til Firmaet Carl Nielsen af A/S Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Prøverne faldt i enhver Henseende ud til Rederiets Tilfredshed.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøv i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i arevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet gothend, Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne, for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Arabiske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tages paa alle lgt. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Kroner aarlig foruden Portoudfifterne. Enkelte Numreeholdes for 10 Øre paa Sjøkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

935. Sverrig. Kalmarsund. Påskallavik. Sømærke udlægges.

(,Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 22/549. Stockholm 1913.)

Landgrunden fra Holmen *Nödhäll* strækker sig længere ud i WSW. end vist i Kortene. En Stage med Kost vil i en nær Fremtid blive udsat ved Løbets N.-Side paa 57° 09' 45" N. 16° 29' 21" E.

936. Sverrig. Gotland. Kylej. Sømærke udlagt.

(,Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 22/548. Stockholm 1913.)

En Stage med Kost er udlagt paa E.-Siden af Løbet til *Kylej* paa 57° 43' 14" N. 18° 59' 00" E. ved *Brutgrundet*. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2994. København 1912.)

937. Sverrig. Gotland. Fårö. Afmærkning forandret.

(,Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 22/548. Stockholm 1913.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen ved *Fårö*: 1) Den sorte Pyramidetønde paa 57° 59' 57" N. 19° 21' 47" E., Nord for *Tornbollshällan*, er ombyttet med en Stage. 2) En sort Vager med hvidt Bælte og Ballon er udlagt paa 57° 57' 10" N. 19° 24' 00" E. ved *Kittlarne*. (Kort Nr. 205.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2995. København 1912.)

938. Sverrig. Bottniske Bugt. Carlholm. Leufstabusken. Afmærkning forandret.

(,Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 22/547. Stockholm 1913.)

I Afmærkningen fra Søen til *Carlholms-Brult* er foretaget følgende Forandringer: 1) Stagen paa 60° 34' 46" N. 17° 45' 14" E. er inddraget. 2) En sort Vager med 2 Balloner er udlagt paa 60° 34' 45" N. 17° 45' 15" E. ved *Carlsgrund* ved Løbets W.-Side. 3) En Stage er udlagt paa 60° 34' 43" N. 17° 45' 00" E. ved ovennævnte Grund ved Løbets W.-Side. 4) En Stage med 2 opadvendte Koste er udlagt paa 60° 34' 25" N. 17° 44' 10" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 655. Eastern Archipelago—Celebes, North Coast. Pulo Palei—Non-existence of breakers reported northward of. Former Notice, No. 291 of 1913. Position on charts. Lat. 1° 8' N., long 121° 59½' E. Details. A careful search by the Netherlands Government vessel *Flamingo* having failed to find any trace of a shoal in the position given above, where breakers were recently reported, these breakers have been erased from the charts. Notice No. 655 of 1913, dated 20th May.

Charts affected. No. 1153, Pulo Motuo to Tanjong Lutuno. No. 942 a, Eastern archipelago, eastern portion. No. 1263, China sea. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 396.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, I. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og

at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

ved Løbets E.-Side ved en nyfundet 6 m Grund, *Jennys Grund*. 5) En Stage er adlagt paa 60° 34' 06" N. 17° 43' 00" E. ved Løbets W.-Side ved en nyfundet 5 m Grund, *Stags Grund*. 6) En Stage med Kost er udlagt paa 60° 34' 00" N. 17° 42' 54" E. ved Løbets E.-Side. 7) En Stage med Kost er udlagt paa 60° 33' 42" N. 17° 41' 58" E. ved Løbets E.-Side. 8) Stagen paa 60° 33' 42" N. 17° 41' 48" E. er flyttet 30 m E. efter. 9) Stagen med Kost paa 60° 33' 30" N. 17° 41' 52" Ø. er flyttet 30 m W. efter.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2885. København 1912.)

939. Sverrig. Botniske Bugt. Hudiksvall. Afmærkning forandret.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 22/547. Stockholm 1913.)
Den røde Tønde paa 61° 40' 17" N. 17° 16' 10" E. ved *Battervidden* er ombyttet med en Stage med opadvendt Kost.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2998. København 1912.)

940. Sverrig. Botniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib atter udlagt.

(„Underrøttelser for søfarende“ Nr. 22/546. Stockholm 1913.)

Norströmsgrund Fyrskib er atter udlagt. 65° 07' 30" N. 22° 19' 54" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2708. København 1912.)

941. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1227. Berlin 1913.)

Løbet gennem *Kronstadt* store Red er nu afmærket som følger:
Paa *Stryrbords Side* for Indgaende: 1) En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, paa 59° 59' 52" N. 29° 36' 51" E. 2) En hvid Spirtønde paa 59° 59' 42" N. 29° 38' 00" E. 3) En hvid almindelig Tønde paa 59° 59' 31" N. 29° 39' 07" E. 4) En hvid Spirtønde paa 59° 59' 22" N. 29° 40' 13" E. 5) En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, paa 59° 59' 07" N. 29° 41' 21" E.

Paa *Bagbords Side* for Indgaende: 6) En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn, paa 59° 59' 59" N. 29° 36' 55" E. 7) En rød Spirtønde paa 59° 59' 48" N. 29° 38' 05" E. 8) En rød almindelig Tønde paa 59° 59' 38" N. 29° 39' 11" E. 9) En rød Spirtønde paa 59° 59' 28" N. 29° 40' 17" E. 10) En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn, paa 59° 59' 22" N. 29° 41' 31" E.

Tønderne, som blev udlagt i September 1912, er inddraget.

(Kort Nr. 155.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2660. København 1912.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

942. Danmark. Kattegat. Juelsminde. Havn atter aaben.

Juelsminde Havn er atter aabnet for Trafikken. Dybden er 3 m ved E.-Molen. c. 55° 43' N. 10° 01 1/4' E.

(Danske Lods, Side 212. Havne-Lods, Side 63.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/885. København 1913.)

943. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Haarealen* 4 3/5 m, i *Soobholm-Løb* 1 3/8 m, i *Købers-Løb* 2 3/6 m, i *Sællundeholm-Løb* 2 3/8 m, i *Gaas-holm-Løb* 1 1/4 m. Der er saaledes for Tiden 2 3/8 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Lim-fjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

944. Tyskland. Amrumtief. Løb forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1228. Berlin 1913.)
Løbet N. om *Amrum* til *Amrumtief* har forandret sig. Besæjlingen bør foretages med stor Forsigtighed. *Amrum* N.-Bnde: 54° 42 3/4' N. 8° 21 1/2' E.

973. Tripolis (Libyen). Tripolis. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1241. Berlin 1913.)

Som Bagfyr ved Indsejlingen til *Tripolis* indre Havn er tændt et rødt, fast Fyr 118 m fra Fyrbaaken paa *Castello del Pacha* i Retning hen imod den S.-lige Minaret. Fyret er synligt i en Vinkel paa c. 90°. *Castello del Pacha*: c. 32° 54' N. 13° 10 3/4' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; f: annulleret, T: Tilleg.

England:

Scotland, west coast. — Western approaches to the Firth of Clyde.
Africa, Nigeria. — Calabar river.
Bay of Bengal, Burma. — Mayu river to Kyauk Pyu harbour.
Newfoundland. — Hawke bay to Ste. Genevieve bay.
Africa, NW. coast. — Plans on the west coast of Morocco.
Africa, west coast. — Grand Butu point to Great Nifu.
China, Yang tse kiang. — The Poyang lake.
England, west coast. — The Cardiff and Barry roads with approaches.
England, east coast. — The Downs.
Ireland, east coast. — Wicklow to Skerries islands, with Dublin bay.
North America, east coast. — Halifax to the Delaware.
Japan, Yezo. — Mororan ko.
England, S. coast. — Owers to Christchurch.
England, S. coast. — Portsmouth harbour, upper part.
Ireland. — The Shannon, Sheet 5.
Japan, Nipon. — Toba ko.
America, East Coast. — Sable island.
Newfoundland. — Good bay and St. John harbour.
Ireland, north coast. — Kinnagoe bay to Dunaff head.
Prince Edward island. — Crepaud road.

Holland:

Zeevangsgrids voor de Nederlandsche kust met Bijlage I. Lichtenlijst van Nederland, 1913 en Bijlage II. Betoningsstaat van Nederland, 1913.
Zeevangsgrids voor den Oost-Indischen Archipel, Deel II.

Tyskland:

Der Moon-Sund. 1 : 150 000.
Afrika, SW.-K.: Espiegle-Bucht.
Nördlicher Atlantischer Ozean, Südwest-Afrika: Lobito-Bucht.

R 9
f 117
f 143

2) Paa en Mast paa en fremspringende Del af Revet, c. 8 m inden for Yderenden, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 4,5 Sm. Fyrmasten staar c. 315 m 46° (misv. NE. t. E.) fra Kirken paa *S. Pietro* Pynt og 336° (misv. N. t. W. 1/4 W.) fra *Palmaria* Semafor.

966. Italien W.-Kyst. Tiber (Tevere) Munding. Fiumara Grande. Fyr forandret.
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 131/325. Genova 1913.)

Det hvide Blinkfyr paa *Øen Sacra* NW. for *Fiumara Grande* Munding er tændt. Fyrets nejagtige Plads vil blive nærmere bekendtgjort.

Det hvide Fyr med Formærkelser paa *Øen Sacra*, 41° 44' 32" N. 12° 13' 32" E., og *S. Michele* hvide, faste Fyr, 41° 44' 31" N. 12° 15' 13" E., er slukket.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ 1913.)

967. Sicilien W.-Kyst. Trapani. Formiche. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 131/320. Genova 1913.)

Fyret paa *Øen Formica* er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mærke 4,5 s. c. 37° 59' 17" N. 12° 25' 35" E.

968. Rusland. Azowske Hav. Birjutsch SE. Sømærker flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1242. Berlin 1913.)

De to sorte Spirtønder ved 5,5 m Grunden, som ligger 12 Sm 124° (misv. SE. t. E.) fra *Birjutsch* Fyr, er flyttet 1,5 Sm N. efter, da Dybden N. for Grunden er aftaget. Stedet er under Opmaaling. Fyret: c. 46° 05' N. 34° 59' E.

969. Rusland. Azowske Hav. Taganrog Bugt. Dolgaja Banke. Tønder flyttet.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1243. Berlin 1913.)

Den sorte Lys- og Klokketønde og den ved Siden af den liggende sorte Spirtønde med opadvendt Kegel, som ligger ved *Dolgaja* Banke, er flyttet og ligger nu 7 1/2 Sm 118° (misv. SE. t. E. 5/8 E.) fra *Bjelosara* Fyr, som ligger paa c. 46° 53' N. 37° 20' E.

970. Rusland. Azowske Hav. Taganrog Bugt. Dolgaja Banke ENE. Vrag forsvundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1244. Berlin 1913.)

Vraget af Skonnerten *Nizkolai*, der laa 7,5 Sm 68° (misv. NE. t. E. 7/8 E.) fra *Dolgaja* Lys- og Klokketønde, er forsvundet og Afmærkningen inddraget. c. 46° 51 1/2' N. 37° 41 1/2' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/249. København 1912.)

971. Rusland. Azowske Hav. Taganrog Bugt. Mariupol. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1245. Berlin 1913.)

Søkanalen, som fører gennem *Sintzowa* Dal til *Mariupol* Havn, er nu afmærket med tre Lystønder. Efterhaanden som Uddybningen skrider frem, vil der blive udlagt ni røde Tønder ved W.-Kanten af Farvandet og ni hvide Tønder ved E.-Kanten, Afstanden mellem Tønderne er 1067 m (1 Verst). Lystønderne ligger 64 m fra Kanalens Midterlinie paa følgende Steder:

1) Ved W.-Kanten af Kanalindløbet, 6 Sm fra Havneindløbet, en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 4 s., Lyn 0,4 s., Mærke 3,6 s.

2) Ved E.-Kanten af Kanalindløbet, 6 Sm fra Havneindløbet, en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 0,6 s., Mærke 5,4 s.

3) Ved W.-Kanten af Kanalen, 3 Sm fra Havneindløbet, en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 0,6 s., Mærke 5,4 s.

Lystøndernes Lysevne: 10 Sm. Havneindløbet: c. 47° 03' N. 37° 32' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1402. København 1912.)

972. Tripolis (Lihyen). Marsa Zafran (Porto Chebec). Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 129/313. Genova 1913.)

Ved *Marsa Zafran* er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 6,6 s., Lys 3,3 s., Mærke 3,3 s. Flammens Højde; 27 m. Synsvide: 8 Sm. 31° 13' 00" N. 16° 36' 45" E. (iflg. eng. Kort Nr. 246).

945. Tyskland. Ems. Afmærkning og Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1231. Berlin 1913.)

Lystønde *H 5*, der viser rødt To-Lyn, skal flyttes c. 1300 m NW. efter. Den skal males sort og mærkes „*Hobergat*“. Den vil komme til at ligge N. for den hvide Lysvinkel i *Borkum Grosser Leuchturm* Tværmærkefyr.

Lystønden *Westerens*, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser, skal males rød. 53° 35' 25" N. 6° 34' 24" E.

NE.-Kanten af *Emshörnplate* skyder sig ud i *Kampen* Fyrs faste Lysvinkel imellem Tønderne *W Q* og *E A*. W.-Kanten af Lysvinklen vil blive drejet og Tønderne flyttet. Indtil videre maa Skibene holde sig i E.-Siden af Lysvinklen. *Kampen* Fyr: 53° 24' 26" N. 7° 01' 08" E.

946. Holland. Zeegat van Brouwershaven. Schaar van Renesse. Fyr flyttet.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 111/1047. 's-Gravenhage 1913.)

Laagte van Haamstede hvide, faste Fyr er flyttet c. 300 m SW. efter. *West-Schouwen* hvide Blinkfyr overet med ovennævnte Fyr leder gennem *Schaar van Renesse*. Fyrets ny Plads: 51° 43' 48" N. 3° 43' 18" E.

947. England. Medway. Chatham. Bull's Nose. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 631. London 1913.)

c. 5 m inden for E.-Enden af *Bull's Nose* er tændt 2 grønne, faste Fyr (det ene c. 2 m over det andet). Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 3 Sm. 51° 24' N. 0° 33 1/4' E.

948. England. Themsen. Northfleet Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 667. London 1913.)

Omtrent den 20de Juni 1913 forandres *Northfleet* Fyr til et Fyr med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 8 s., Mærke 2 s., i Stedet for hver 30 s., 51° 26 3/4' N. 0° 20' E.

949. England. Yarmouth. Opmaaling foretages.. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 686. London 1913.)

I Juni og Juli 1913 foretages Opmaalingen ud for det N.-lige Indløb til Yarmouth mellem 52° 40' og 52° 50' N. og Øst efter til 2° 30' E. Naar Opmaalingsskibene er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegrafkabler. Forskellige Baaketønder med Flag vil blive anvendt under Opmaalingen; de er ikke belyst om Natten, man advares mod at beskadige dem.

950. England. River Humber. Opmaaling foretages. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 686. London 1913.)

I Juni og Juli foretages Opmaalingen ud for Mundingen af *River Humber* mellem 53° 10' og 53° 40' N. og mellem Meridianerne paa 1° E. og 2° E. Naar Opmaalingsskibene er til Ankers, vil de vise og give Signaler som for Skibe, der arbejder med Telegrafkabler. Forskellige Baaketønder med Flag vil blive anvendt under Opmaalingen; de er ikke belyst om Natten, man advares mod at beskadige dem.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

951. Frankrig. Havre. Vrag afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 218/1338. Paris 1913.)

En grøn Tønde er udlagt c. 50 m NW. for et Fiskefartøj, som er sunket c. 1450 m 93 3/4° (misv. E. t. S. 5/8 S.) fra Fyret paa det S.-lige Dige ved *Havre* Havn. Masten er over Vandet. 49° 29' 05" N. 0° 04' 18" E.

952. Frankrig. Cherbourg. Belysning forandret.

(¹) Avis aux Navigateurs" Nr. 215/1322. Paris 1913.)

1) I *Île Pelée* hvide Fyr med En-Formørkelser er der indsat en rød Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 260° gennem 0° til 58°. Synsvidde: 4,5 Sm for det røde Lys. 49° 40' 16" N. 1° 35' 00" W.

2) Den grønne Lysvinkel i Fyret paa E.-Hovedet af Diget ved *Cherbourg* er forøget 16°, saaledes at det grønne Lys nu er synligt i Pejlinger fra 229° gennem 0° til 8°. I øvrigt er Fyret uforandret. 49° 40' 20" N. 1° 35' 55" W.

953. England. Plymouth Sund. Asia Pass. Boreforetageren.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 678. London 1913.)

I *Asia Pass* foretages nu Borearbejder, som vil vare en Maanedstid. Borefartøjet, der arbejder hele Døgn, viser et rødt Flag eller et rødt Lys. Dampere skal gaa godt uden om Borefartøjet, som skal passeres med langsom Fart. 50° 21½' N. 4° 08¾' W.

954. England. Mersey Floden. Afmærkning forandret.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 642. London 1913.)

1) Fyrskibet paa Barren ved Indløbet til *Mersey* Floden er flyttet 1 Sm i Retning 269° (mislv. W. f. N. ¾ N.), og samtidigt er det ombyttet med et Fyrskib, der har 2 Master med en rød Krigle paa hver Top og et rødt Taarn imellem Mastene. I øvrigt er det uforandret, kun gives Taagesignalet med Strene i Stedet for med Horn. Fyrskibets ny Plads: 53° 31' 58" N. 3° 19' 25" W. (Hjg. eng. Kort Nr. 1951.)

2) Paa Fyrskibets tidligere Plads er udlagt en sort baadformet Lys- og Klokkebaake, mærket "*Fairway*", som viser hvidt Et-Blink.

3) Den baadformede Lysbaake C 3 er ombyttet med en sort Lystønde C 3, der viser rødt Et-Blink.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

955. Frankrig. Belle Isle. Plateau des Birvideaux. Tønder udlagt.

(¹) Avis aux Navigateurs" Nr. 218/1339. Paris 1913.)

Arbejderne paa *Plateau des Birvideaux* skal genoptages. Der skal udlægges 6 hvide Fortøjender 70 à 80 m uden om Midten af Arbejdspladsen. 47° 29' 07" N. 3° 17' 30" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2848. København 1912.)

956. Frankrig. Gironde. La Goubre og Terre Nègre Fyr forandret.

(¹) Avis aux Navigateurs" Nr. 216/1327. Paris 1913.)

Paa Grund af Parvandsforandringer i *Passe du Nord* og *Passe du Matlier* er følgende Fyr forandret:

1) *La Goubre* Bifyr. Lyset er nu:

1. hvidt i Pejlinger fra 43° til 52°.

2. rødt i — 52° - 103°.

3. hvidt i — 103° - 115°.

I øvrigt er Fyret uforandret. 45° 41' 46" N. 1° 14' 03" W.

2) *Terre Nègre* Fyr. Lyset er nu:

1. hvidt i Pejlinger fra 304° gennem 0° til 4°.

2. grønt i — 4° til 97°.

3. hvidt i — 97° - 106°.

4. rødt i — 106° - 118°.

I øvrigt er Fyret uforandret. 45° 38' 47" N. 1° 06' 23" W.

957. Spanien SW.-Kyst. Cadiz. Castillo de San Sebastian. Fyr forandres.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 21/1247. Berlin 1913.)

San Sebastian hvide Fyr med Formørkelser vil antagelig i August 1913 blive ombyttet med et hvidt Blinkfy, der viser To-Blink, og som staar c. 100 m E.-ligere end det nuværende Fyr. c. 36° 31½' N. 6° 19' W.

958. Nova Scotia S.-Kyst. Nixonmate Shoal Klokketønde flyttes.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 33/115. Ottawa 1913.)

Den 25de Juni 1913 flyttes *Nixonmate Shoal* Klokketønde til en Plads, der ligger 1½ Sm 196° (mislv. SW. ½ S.) fra 2,7 m Pullen paa *Nixonmate Shoal* 45° 01' 54" N. 61° 45' 10" W.

959. Nova Scotia S.-Kyst. Jeddore Rock Fyr forandret.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 33/114. Ottawa 1913.)

Jeddore Rock Fyr er forandret til et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 40 s. Lys 21 s, Mørke 3 s, Lys 5 s, Mørke 3 s, Lys 5 s, Mørke 3 s. 44° 39' 45" N. 63° 00' 22" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

960. Colombia. Savanilla. Fyr flyttet.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 21/1265. Berlin 1913.)

Cupino Beach Fyr i *Savanilla* er flyttet 90 m i Retning 320° (mislv. NW. ¼ N.). Indgaaende Skibe skal tage dette Fyr overet med Fyret paa Molehovedet i Pejling 80½°. *Cupino Beach* Fyr: 11° 00' 15" N. 74° 57' 55" W.

961. Cuba S.-Kyst. Santiago. Oplysninger.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 21/1266. Berlin 1913.)

1) Tønden ved *Punta Lengua de Yaca* har nu Nr. 5.

2) Ved E.-Kanten af Grunden ved *Ratonnes Cay* ligger nu en cylindrisk Tønde 7 i 5,5 m Vand.

3) Den hidtidige røde Tønde 6 ved *Coloradito Shoal* er nu rød og sort vandret stribet uden Nr.; den kan passeres paa begge Sider.

4) Tønderne i den indre Havn har ingen Nr.

5) I den N.-lige Del af Bugten er bygget en Mole, inden for hvilken der fyldes op. *Ratonnes Cay*: 19° 59¼' N. 75° 52" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/251. København 1913.)

962. Brasilien. Rio de Janeiro. Lystønder inddraget.

(¹) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 21/1269. Berlin 1913.)

De 4 Lystønder, som til Forsøg var udlagt paa Linjen „Fort *Villegaignon*—São João“, er inddraget. Fort *Villegaignon*: 22° 54¾' S. 43° 09½' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/2094. København 1912.)

963. Brasilien. Larrangeira Bugt. Tønde udlagt.

(¹) Notice to Mariners" Nr. 673. London 1913.)

En rød Spidstønde er udlagt 3,06 Sm 46° (mislv. NE. ½ E.) fra *Bananas Ø*, og 167° (mislv. S. ¾ E.) fra *Morro Itaguá*. 25° 23¼' S. 48° 22' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

964. Spanien SW.-Kyst. Tarifa Fyr forandres.

(¹) Avisos á los Navegantes" Nr. 118/496. Madrid 1913.)

I den nærmeste Fremtid forandres *Tarifa* Fyr til et hvidt og rødt Fyr med Tre-Formørkelser hver 20 s. Lyset er rødt over *Las Cabezas* i en Lysvinkel paa c. 22°, i øvrigt hvidt.

I 1914 vil Fyret blive forandret til at vise Tre-Blink. 35° 59' 50" N. 5° 36' 34" W.

965. Italien W.-Kyst. Venere. Belysning forandret.

(¹) Avvisi ai Naviganti" Nr. 132/327. Genova 1913.)

1) Det hvide, faste Fyr paa Ho pitalet ved *Venere* Havn er nedlagt. 44° 03' 05" N. 9° 50' 23" E.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kjøbenhavn 31/5. — Amalienborg ank. Kronstadt 1/6. — Brattingsborg pass. St. Thomas 30/5. — Børglum pass. Las Palmas 31/5. — Dausborg afg. Port Augusta 28/5. — Elsberg ank. Garston 29/5. — Esrom ank. Braila 21/5. — Flynderborg afg. Petersborg 31/5. — Frederiksborg ank. Savona 30/5. — Guldborg ank. Petersborg 28/5. — Gurre afg. Bona 31/5. — Hammershus afg. Albany 4/5. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 30/5. — Hundborg ank. Ghent 31/5. — Jelling afg. Cienfuegos 16/5. — Jamsborg ank. Rouen 1/6. — Jungshoved pass. Sabang 24/5. — Jægersborg afg. Petersborg 31/5. — Kallundborg ank. Tunis 1/6. — Kalø ank. Newport 24/5. — Klampenborg afg. Lübeck 29/5. — Kronborg pass. Gibraltar 1/6. — Lejre ank. Aeltari 31/5. — Marselisborg afg. Rosario 29/5. — Næsborg ank. Petersborg 31/5. — Randelsborg pass. Kjøbenhavn 1/6. — Silkeborg pass. Kjøbenhavn 28/5. — Skanderborg ank. Calais 31/5. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 2/6. — Spigerborg ank. Brügge 30/5. — Stegelborg pass. St. Thomas 28/5. — Stjerneborg ank. Sunderland 29/5. — Søborg afg. Stettin 1/6. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 31/5. — Ulfborg afg. Genua 31/5. — Uranienborg afg. Kjøbenhavn 30/5. — Vordingborg pass. Skagen 1/6. — Ørkild pass. Dardanelleerne 29/5.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Helsingør 31/5. for Kronstadt. — Nelly, Scubert, pass. Kjøbenhavn 1/6. for La Rochelle. — Fanny, Eriksen, afg. Cardiff 2/5. til Lissabon. — Lilly, Bang, pass. Helsingør 30/5. for Seville. — Alexy, Sørensen, ank. Ostende 29/5. — Dagny, Clausen, pass. Portland 3/6. for Lübeck. — Mary, Dulu, ank. Stettin 30/5.

Vesterhavet. Marie, Nielsen, pass. l'Onessant 1/6. for Alicante. — Cito, Jepsen, afg. Marseille 31/5. til Odense. — Nexos, Basse, ank. Tuborg 1/6. — Rigmor, Uldall, afg. Kotka 31/5. til Sevilla. — Nautik, Nielsen, pass. Brunsbüttel 31/5. for Barcelona. — Nordsøen, Gram, ank. Newport 31/5. — Johanne, Thøgersen, ank. Mo 31/5. — Nora, Lauritsen, ank. Aalborg 31/5. — Ellen ank. Caen 29/5. — Ulla, Hansen, afg. Teignmouth 3/6. til Fowey. — Karla, Nielsen, afg. Öhrviken 3/6. til Åbyn. — Dagmar, Skou, afg. Lissabon 30/5. til London. — Bodil, Jensen, afg. Åbo 3/6. til Ekenäs. — Norma, Degn, pass. Corebion 3/6. for Seydisfjord. — Thyra, Jessen, ank. St. Nazaire 2/6. — Laura, Lund, ank. Rouen 2/6. — Inger, Schiff, ank. Wisby 2/6. — Stella, Larsen, ank. Nantes 1/6. — Fylla, Brinch, ank. Antwerpen 28/5. — Hebe, Gregersen, ank. Westervik 28/5. — Gerdo, Iversen, afg. Hook of Holland 27/5. til Rabat.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk afg. Liverpool 30/5. — Chassie Mærsk ank. Granton 24/5. — Eleonora Mærsk ank. Algier 29/5. — Hulda Mærsk ank. Kjøbenhavn 1/6. — Laura Mærsk ank. Cardiff 2/6. — Lexa Mærsk afg. Hull 31/5. — Peter Mærsk afg. Rotterdam 1/6. — Sally Mærsk ank. Archangel 31/5. — Høneborg afg. Kristinestad 30/5.

Det østasiatiske Kompagni. Samui ank. Kjøbenhavn 1/6. — Bintang pass. Perim 30/5. hjemg. — Bandon ank. Bangkok 2/6. udg. — Pangan afg. London 1/6. hjemg. — Selandia pass. Perim 27/5. udg. — Jutlandia ank. Antwerpen 29/5. udg. — Siam ank. Singapore 1/6. udg. — Tranquebar ank. Antwerpen 30/5. udg. — Cathay ank. Vladivostok 31/5. hjemg. — Indien afg. Sabang 21/5. hjemg. — Chumpon ank. South Shields 31/5. udg. — Kina afg. Portland Or. 30/5. hjemg. — Arabien afg. Corouel 23/5. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 30/5. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 1/6. udg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, afg. Newcastle 30/5. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 1/6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Archangel 22/5. — Russ, Petersen, ank. Campbellten 16/5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fe 12/5. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Trapani 21/5. til Bergen. — Michail Outchoukoff, Harhoe, ank. Miramichi 19/5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,

ank. Riga 25/5. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 19/5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Santa Fe 14/5. — Newa, Dahl, ank. New Richmond 27/5.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 1/6. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 3/6. til Rotterdam. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 31/5.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Dakar 20/5. — London, Bon, ank. Alexandria 28/5. — Paris, Tholander, ank. Brahestad 29/5. — Bryssel, Kaas, pass. Kjøbenhavn 28/5. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. New York 20/5. — Wien, Boeck-Hansen, pass. Kjøbenhavn 31/5. for Libau. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 20/5.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Hull 3/6. — Sara, Jensen, ank. Blyth 2/6. — Helene, Sørensen, ank. Uleåborg 30/5. — Raguhiild, Schultz, ank. Rotterdam 3/6. — Valborg, Hansen, ank. Yxpila 25/5. — Sjælland, Svarrer, ank. Ghout 31/5. — Estrid, Hansen, ank. Libau 1/6. — Agnete, Dam, ank. Riga 2/6. — Gunhild, Hansen, afg. Spjutsund 28/5. — Hermia, Farup, ank. Nantes 29/5. — Alice, Jørgensen, ank. Blyth 31/5.

Havet. Fyen, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 3/6.

Orion. Erik, Hansen, afg. Dunkerque 3/6.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Newcastle 3/6. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Rotterdam 2/6. — Nordpol, Holst, afg. Wiudau 3/6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Baltimore 31/5. — Kronprinsesse Louise, Gislasen, afg. Kjøbenhavn 28/5. — Svend, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 4/6. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 29/5.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Solombal 30/5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Sundsvall 1/6. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 1/6. — England, Andersen, pass. Haustholm 3/6.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. New York 4/6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 29/5. — Europa, Hansen, afg. Sundsvall 31/5. — Frankrig, Friis, afg. Tampico 18/5. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 21/5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Valencia 29/5. — Alf, Clausen, afg. Riga 3/6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Dieppe 3/6. — Martha, Christensen, afg. Sikeå 28/5. — Elua, Rathje, afg. Tynen 29/5. — Therese, Pedersen, ank. Mariager 30/5. — Harriet, Larsen, afg. Sandesjøen 3/6. — Dagny, Therkildsen, ank. Kiel 1/6. — Simone, Møller, afg. Rouen 3/6. — Jeanne, Olsen, ank. Dieppe 27/5. — Vera, Risa, ank. Dunkerque 1/6. — Daisy, Jørgensen, afg. Oscarshavn 3/6. — Annine, Leth, afg. Bona 30/5. — Kamma, Løffer, ank. Aalborg 1/6. — Betty, Lagesen, ank. Catania 1/6.

Sejlskibe.

Ronne. Hans Peter, Holm, ank. Oscarshavn 26/5. — Sigurd, Kofod, ank. Kalmar 26/5. — Nestved ank. Kalmar 26/5. — John Hintze, Knudsen, ank. Carlshavn 27/5. — Lilly, Holm, ank. Kjøbenhavn 28/5. — Louise ank. Yxpilla 29/5. — Argus, Holm, ank. Kalmar 29/5. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 31/5.

Svendborg. Marie, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 27/5. — Philip, Christensen, ank. Kotka 27/5. — Hans Ditlev, Skovgaard, ank. Stettin 28/5. — Carl, Clemmensen, ank. Vejle 27/5. — Constance, Hansen, ank. Hartlepool 28/5. — J. M. Nielsen, Mortensen, ank. Wiborg 28/5. — Noal, Jørgensen, ank. Stockton 28/5. — Christian, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 29/5. — Niels, Nielsen, ank. Stettin 28/5. — Ragnhild, Wilche, ank. Mjölfjord (Island) 29/5. — Minerva, Fuglsang, ank. Gustafsberg 30/5. — Lyø, Jensen, ank. Stockton 30/5. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Luleå 30/5. — Libra, Hansen, ank. Kotka 30/5. — Martin Nisson, Jensen, ank. Chemi 31/5. — Embla, Mikkelsen, ank. Umeå 31/5. — Hans Emil, Skov, ank. Wiborg 31/5. — Salon, Rasch, ank. Wasa 1/6. — Pampa, Jensen, ank. Rødy 2/6. — Sofie, Hansen, ank. Chemi 2/6. — Emanuel, Bentzen, ank. Mariager 2/6. — Venus, Hansen, ank. Sølvborg 1/6. — Delos, Andersen, ank. Wiborg 2/6. — Primula, Jørgensen, ank. Helsingfors 2/6. — Triton, Jensen, ank. Luleå 1/6. — Ellen, Andersen, ank. Kotka 1/6. — J. Lotz, Hansen, ank. Petersborg 1/6. — Norden, Andreasen, ank. Sundsvall 3/6. — Rota, Jensen, ank. Sikeå 3/6. — Falke, Rasmussen, ank. Aalborg 30/5.

Æro. Mette, Albertsen, ank. Halmstad 27/5. — Venus, Weber, ank. Klintehamn 26/5. — P. E. Nielsen, Petersen, ank. Ysted 26/5. — Christian, Nielsen, ank. Kragerø 27/5. — Thir, Petersen, afg. St. Catlo 4/5. til Hamburg. — Hebe, Clausen, ank. Dysart 27/5. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Frederikshavn 26/5. — Gertrud, Christensen, ank. Klagsvik 27/5. — Lauritz, Folmer, ank. Wemyss 27/5. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Hartlepool 28/5. — Ellen, Nielsen, ank. Umeå

28/5. — H k l a, Hermansen, ank. Dakar 28/5. — M a t h i l d e, Hansen, ank. Sundsvall 28/5. — E l n a, Boye, ank. Flekkefjord 28/5. — T h. L o h s e, Boye, ank. Bagenkop 28/5. — F u g l e n, Schmidt, ank. Kolberg 29/5. — C a r l, Lindegaard, ank. St. Johns 28/5. — A s t r a a, Svane, afg. Trinidad 22/5. til Danzig. — M. H a y, Petersen, ank. Kirkwall 28/5. — H o s a n n e, Raahauge, ank. Harwich 28/5. — A. H. F r i s, Rasmussen, ank. Riga 28/5. — A b b a, Petersen, ank. Sunderland 29/5. — V i k i n g, Weber, ank. Sunderland 29/5. — A n n a, Petersen, ank. Klaksvik 29/5. — K a r e n, Albertsen, ank. Lysekil 29/5. — M a r s, Stegmann, ank. Eyrabakka 29/5. — A p o l l o, Albertsen, ank. Holtenau 29/5. — F r e d e n, Christensen, ank. Cadiz 30/5. — S i g n e, Hansen, ank. Thorshavn 30/5. — N o r m a, Jørgensen, ank. Vigo 29/5. — H e j m d a l, Staugaard,

ank. Helsingfors 29/5. — O f e l i a, Clausen, ank. Gefle 31/5. — P h o n i x, Christensen, ank. Gefle 21/5. — I n g o l f, Olsen, er afg. Halmstad til Øfjord. — H ø r k u l e s, Bager, ank. Pillau 30/5. — N e p t u n, Skals, ank. Warnemünde 31/5. — C h r i s t i a n H. R a s m u s s e n, Rasmussen, ank. Eyrabakki 31/5.

INDHOLD:

Den internationale Soretskonference i Kjøbenhavn (Sluttet). — Kjøbenhavn, den 6. Juni 1913. — Vejrovsigt over Nordatlantenhavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skihsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

Motorbaad ønskes til Leje.

Et stærktbygget Fartøj med kraftig Motor, 4 Køjepladser, med eller uden Sejl, ønskes til Leje i August Maaned. Man bedes henvende sig til „Kjøbenhavns Lodseri“, Toldboden.

TIVOLI

Sommersæson fra 7. Maj til 14. Sept. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karusseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluffbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH.

Large Stock of Best Durham, and Northumberland Coals always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY OR NIGHT INCLUDING SUNDAYS AND HOLIDAYS.

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., LTD., PORTLAND.

THE DARTMOUTH COALING CO., LTD., DARTMOUTH.

(Contractors to the Admiralty and all important Lines and Tramp Owners.)

CABLES

»Promptude — Portland« »Despatch — Dartmouth«.

Agent in Denmark,

A. F. HOVMAND,
COPENHAGEN, B.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Walters Bog „Know your own ship“.

Faa i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensterns Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Iver C. Weilbach & Co.

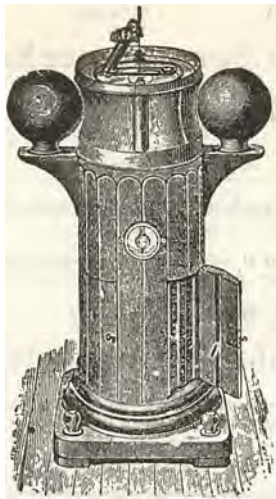
Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amallegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser
 efter
 Lord Kelvins System
 eget Fabrikat.
 Spritkompasser
 E. S. Ritchie & Sons
 originale
 samt af eget Fabrikat
 Baadskompasser
 (Sprit og tørre)
 Kasse eller Hus med
 Lampe.
 Azimutinstrumenter
 Pejlstøtter
Kikkerter
 dobbelte og lange
 Sextanter og Oktanter
 med og uden
 Kew Certifikat
Reparationer
 udføres.



Walkers
 originale
 Lodde- og
 Loggeapparater
 Fuldarts
 Loddemaskiner
 Loddespil
Loddewire
 (enkelt og dobbeltsnaet)
 Barometre
 Hydrometre
 Clometre
 Megaphoner
 Parallellinealer
 Passere
 Førstørrelsesglas
Lanterner
 med og uden Certifikat
 Morses Signallanterner
 m. m.
Reparationer
 udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik
 Telefon 4920. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS
 SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG. KATALOG

DE FORENEDE JERNSTØBERIER 1/3
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
 HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.
 Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.
 Foreget fart uden større Hestekraft.
 Nutidens stærkeste Konstruktion.
 Ingen Vibration.
 Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.
 Roligere Aktionsævne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulforbrug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens Formindskelse. Mageligere Søslib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.
 Yderligere Oplysninger til Disposition.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Juni 1913.

	Gjort til	Kæber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	111 ³ / ₄ — 112	111 ³ / ₄	112
Danmark	108 — ¹ / ₂	108 ¹ / ₂	108 ¹ / ₂
Norden	115 ³ / ₄ — 116	115 ³ / ₄	116 ¹ / ₂
Gorm	—	—	—
Carl	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₄	116 ¹ / ₄
Dannebrog	— ¹ / ₂	127 ¹ / ₂	128
Skjold	—	102 ³ / ₄	103
Urania	—	39 ¹ / ₄	40
Neptun	123 ³ / ₄ — 124	123 ³ / ₄	124
Dampsk. af 1896	124 ³ / ₄	124 ³ / ₄	125
Hejmdal	—	124 ³ / ₄	125
Østasiatiske	—	129 ¹ / ₂	130
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	124 ³ / ₄	125 ¹ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78 — ¹ / ₄	78	78 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	83 ¹ / ₂	84
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	83 ¹ / ₄	82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	89	91
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditk.	—	93	95
4% — — — 1. Serie.	—	94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6. —	89	91
4% — — — 7. —	—	90 ¹ / ₄	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3. —	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9. —	90 ¹ / ₄	92 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Kæber	Sælger
Nationalbank	—	142 ³ / ₄	143 ¹ / ₄
Privatbank	103 ³ / ₄ — 104	103 ³ / ₄	104
Landmandsbank	137 ¹ / ₂	137 ¹ / ₂	137 ³ / ₄
Handelsbank	—	141 ³ / ₄	142 ¹ / ₄
Grundejerbank	14 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂
Burm. & Wain	87 ¹ / ₂ — ³ / ₄	87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	231 ³ / ₄	231 ¹ / ₂	232
Bryggeri Aktier	214 ³ / ₄ — 215	214 ³ / ₄	215

Vekselkurser d. 4. Juni 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Kæber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.23	18.18
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.60	—

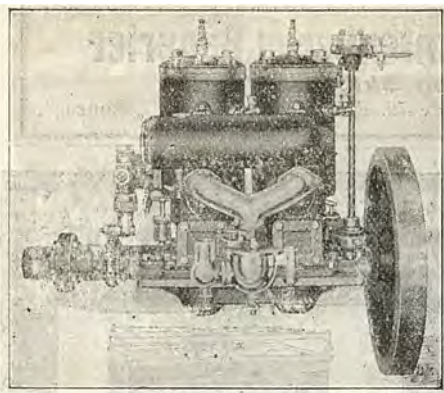
Notering paa Berlins Børs d. 3. Juni 1913

Russiske Noter	211.80
4% Russiske Consols	98.00
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	86.70
5% Mexikanske 1899	95.20
5% Rumænske Stats	99.10
4% — — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 156,000. „Danmark“ 20,000. „Norden“ 40,000. „Carl“ 40,000. „Dannebrog“ 80,000. „Skjold“ 12,000. „Urania“ 12,000. „Dampskib. af 1896“ 76,000. „Hejmdal“ 32,000. „Gorm“ 28,000. „Neptun“ 12,000. „Dansk-russisk“ 144,000. „Østasiatisk“ 124,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup

Import & Eksp. Co.

Toldbodvej 7. III 7177

Specialitet: Hjælpemotorer
til Lystartøjer.

Tilbud og Katalog paa
Fortagende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Løsepladsen i Europa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

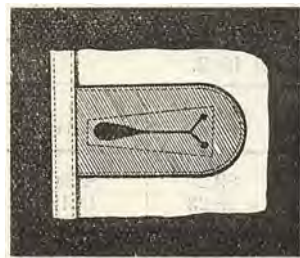
HÄNSCHELL, Barbados.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“



OLSKIND

**Bedste Olietøj
Patent**

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD.)

Telefon (8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

(Ilovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's be kendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

De private Assurandeurer lim.
i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr.
6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr.
124, 1024 & 10124

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.
i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holberggade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr.
42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.
i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon:
Central 256

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havarier og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordrer, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Helen eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Øriginate engelske „Water Lights“ til Rødningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
kriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOB. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aa'borg
Kobbessmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,
Skibsprovanteringshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telgr.-Adr.: „Østervig“.



**Kakerlakker-
pulver**

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens
Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Eksviperingsforretning.
Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Røff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telet. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København K.
Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s
anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Siourens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Olfefyring. Seamless Steel Lifeboats.

Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbølter. — Originale Møllerups Smørepapparater.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tif. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Velthelm“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

St Petersburg
Tif.: „Hansens“

Cronstadt
Tif.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.**

Tif. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibssagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STÉGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Sækkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

AXEL LUND ^A _S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL
Svendborg.

G. C. de Baerdemæcker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Oscar Røff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsejede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billiget i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Priisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5652.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius*.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Rugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyrer)

Metalvarefabrik — Sløberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 3556

Telegram Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

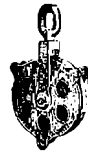
Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

LANDMANDSBANKEN

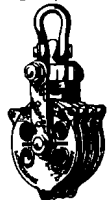
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

NAAR ENGANG PRØVET anbefaler de sig selv.



Loveridge's nyeste forbedrede selvsmyrende skamfjælingsfri Lasteblokke for wire.

Uopfordrede Beviser: S./S. »Skandia«, Helsingborg, 24/11 1912.
„Behag at sende mig... selvsmyrende Lasteblokke.
... Refererende til Deres selvsmyrende Blok, som jeg har brugt i et Aar, maa jeg faa Lov til at takke Dem for at have skaffet Markedet den fineste selvsmyrende Lasteblok, jeg har set.
Efter dette Aars Brug er Blokken i akkurat samme Stand, som da jeg købte den, jeg kan ikke se noget Slid hverken paa Aksel eller Bussing.“ (Kaptajn NORRTHON)



Loveridge's selvsmyrende Takkelblokke for wire.

Fabrikantier: **LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.**

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Juni 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af:
Tekn. Maskinhandel. Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler Higginsons selvvm. Løsehjul og Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi og Læder
 Manila Wire rope
 Redningskrandse og Redningsbælter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: »Palle«
 = 40 Kr. =
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eff.
 Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve Telefon 5601
 til
 Bunkers og Lastrum
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn, Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi.
 Metalstøberi og Koppersmedie.
 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“.

KELVIN & JAMES WHITE
 Glasgow.
 Nautiske Præcisionsinstrumenter
 af verdensanerkendt høj Rang.
 ENE-AGENT for Skandinavien:
CORNELIUS KNUDSEN
 Kjøbenhavn,
 der fører stort Lager og
 sender Literatur og Overslag.



Københavns Uddampnings- og Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møli i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

H. H. ADRIAN Skibsbøjsmedlemester **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
 Vesterbrog 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. Skibshypotekbanken af Rotterdam.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staltoug**

til Skibsbrug og Elevatorer.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning Korsus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.**S. Sørensen & Søn**Skibs- og Baaebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Faget uoverens-
Reel og billig Betjening garanteres.**MENGBERG'S PATENTBUREAU**

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12-16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.**J. Bindsløv, Vestergade, Aalborg.**

Metalstøberi.

Spec: Skibsarbejde.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdal af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløjte.Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjærbecks Efterf., Halsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsdelingen. Telegram: „Værftet“.

SKIBS-PROVARIANT

LAURENTIUS. TOLDBODG GDE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

Paa Fællesrepræsentationens Møde d. 7. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet.

Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af den ledige Post som ulønnet dansk Konsul i Bombay. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Trapani. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som ulønnet dansk Vicekonsul i Borgå. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af Vicekonsulatet paa Scilly Øerne. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om en Afgrænsning af de danske Konsulatsdistrikter i Østrig-Ungarn. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om en Omordning af de danske Konsulatsforhold i Rumænien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt Fart paa Madeira, Azorerne og de canariske Øer er at betragte som »Fart paa fremmed Verdensdel«. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende en af norsk Kaptajn S. J. Jørgensen fremstillet ny Type Redningsbaade. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Skrivelse fra Samme med Andragende fra Nørresundby Byraad om Beskikkelse af en Mønstringsbestyrer i Nørresundby. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende engelske Forholdsregler til Beskyttelse af Skibsfarten mod Fare af omkringdrivende, forladte Skibe og Undervandsvrag. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Skrivelse fra Samme med Udkast til kgl. Anordning angaaende Prøven for autoriserede Revisorer. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende nyt Regulativ for Archangelsk Havn. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, d. 12. Juni 1913.

Lloyds Register of Shipping paatænker i Følge »Shipp. Gaz.« Oprettelsen af en international Komité. Ved et Møde, som den 29. Maj blev afholdt mellem Greenock Handelskammer og Redere fra Greenock og Port Glasgow, blev Mr. J. Denholm og Mr. D. C. Shankland genvalgt som lokale Repræsentanter af Lloyds Registers Glasgow Komité. Ved denne Lejlighed udtalte Mr. Denholm, at der i Løbet af de kommende to Aar kunde ventes en Forøgelse af Lloyds Registers Hoved-Komité, da det var under Overvejelse at gøre Komitéen international, hvad dens Virksomhed jo allerede er nu. Der vil blive valgt Repræsentanter til Komitéen mellem Redere og Værftsejere i Tyskland, Frankrig, Danmark, Sverig og muligvis Rusland. Selskabet vilde saaledes blive endnu mere internationalt i sin Opræden end det allerede var.

Mr. Shankland udtalte sig ved samme Lejlighed om den Kendsgerning, at den under Bygning værende Tonnage omfattede saa fåa Trampdampere og almindelige Lastbaade. Dette kunde næsten betegnes som et abnormt Tilfælde, men de høje Priser virkede omtrent som et Forbud imod Byggeriet. Den ordinære Pris for en almindelig Lastbaad af c. 7.500 Tons Bæreevne var £ 45.000.

men for Øjeblikket kunde Værfterne ikke bygge et saadant Skib under c. £ 57.000. Det var dertil meget uheldigt, at Værfterne var truet af Arbejdervanskeligheder. Enhver kunde jo se, at Værfterne under disse Forhold, maaske inden ret længe, kom til at staa næsten tomme.

De finske Lodsforhold bliver, i Følge »Hansa«, grelt belyst ved de Erfaringer som en norsk Damp, »Patria«, har gjort. Dette Skib, som var paa Rejse fra St. Petersborg til Borgå, var fra Hogland blevet lodset til den finske Kyst ved Orrergrund, af en finsk Lods. Her overtog en af de ny russiske Lodser Skibet, for at bringe det til Borgå. I Stedet for at bringe det derhen, bragte han det imidlertid til Lovisa, hvor han blev afløst af en anden russisk Lods. Denne vovede dog heller ikke at lodse Skibet til Borgå, fordi Farvandet dertil fremdeles ikke var blevet afmærket. Han bragte derfor Dampere til Orrergrund, hvor han simpelthen overlod den til sin Skæbne. Nu lykkedes det dog Kaptajnen at erholde en Privatlods, der bragte Skibet heldigt til Borgå.

Fra den danske Generalkonsul i Rio de Janeiro har vi modtaget følgende:

Hjælp som en norsk Sømand, Carlo Hviid, ved et Ulykestilfælde om Bord i norsk Bark »Hafrsfjord« sin venstre Haand knust. Bragt paa Hospitalet viste det sig, at fire Fingre og en Del af Haandfladen maatte amputeres.

Carlo Hviids Skæbne vakte megen Medfølelse og Kaptajn C. M. Hansen, Fører af Bark »Hafrsfjord« udstedte et Opraab til sine Kolleger Kaptajner og Besætninger paa de herliggende skandinaviske Skibe om at hjælpe ham over de første Vanskeligheder.

Resultatet af Opraabet er en Pengesum, indsamlet paa fjorten norske og to danske Skibe, stor Milreis 1,655 eller godt 2.000 Kroner. Beløbet har man modtaget fra det Kgl. norske Generalkonsulat og videresendt til det Kgl. danske Udenrigsministerium med Anmodning om, at Beløbet maa blive benyttet til Carlo Hviids Bedste og videre Uddannelse.

Carlo Hviid, der fremdeles er paa Hospitalet i god Bedring, har anmodet mig om offentligt at udtrykke hans dybtfølte Tak til alle Bidragydere for den store Gave.

En særlig Tak til det Kgl. norske Generalkonsulat for den Velvilje det har vist ved at modtage og opbevare de indkomne Beløb.

Germano Boettcher,
Kgl. dansk Generalkonsul.

Trafiken gennem Suez-Kanalen viser en betydelig Forøgelse for Aaret 1912. Indtægterne naaede 135,720,000 Frcs. imod 134,010,000 i 1911, trods en Nedsættelse af Kanalafgiften i 1912 af 50 Centimer. Fra 1. Januar 1913 er Afgiften yderligere nedsat med 50 Centimer, saaledes at den for et lastet Skib nu er 6,25 Frcs. og for et Skib i Ballast 3,75 Frcs. pr. Ton.

Trafiken omfattede i Aaret 1912 5.373 Skibe imod 4.969 i 1911 og 4.533 i 1910.

»Svensk Export«.

Panamakanalen. Washington, 4. Juni. I Repræsentanternes Hus blev der i Gaar forelagt et Lovforslag, hvorefter udenlandske Skibe ligesom amerikanske Skibe faar Ret til fri Gennemfart gennem Panamakanalen, naar de er beskæftiget ved Kystfart.

(Ritz. Bur.)

Balkan krigen. Konstantinopel, 5. Juni. Den tyrkiske Regering har givet Ordre til, at de under Krigen slukkede Fyr atter sættes i Virksomhed, samt at de udlagte Undervandsminer fjernes.

(Ritz. Bur.)

Den truende Strejke paa de engelske Skibsværfter. Edinburgh, 5. Juni. Efter lange Forhandlinger paa et Møde mellem Skibsværftsejere og Arbejdernes Repræsentanter er det tilsyneladende lykkes at afværge Strejken.

(Ritz. Bur.)

Konsulatvæsnene. Den 9. Maj er ulønnet dansk Konsul i Georgetown, Britisk Guiana, C. G. A. Wyatt, efter Ansøgning blevet afskediget i Naade.

Nogle Sammenligninger mellem Brede-, Længde- og Højdemetoden.

Af M. Arnvig, cand. phil., Navigationslærer.

I.

Bestikkets Usikkerhed.

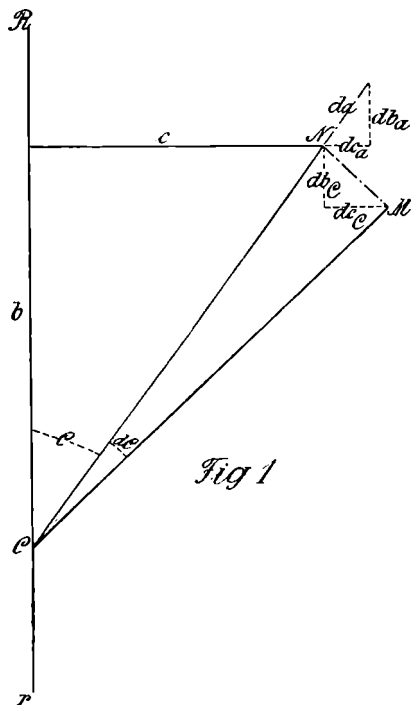


Fig 1

Lader vi hosstaaende Fig. 1 fremstille den bekendte Sejlads-Trekant, hvor $C =$ Kurs r/v , $a =$ Distance, $b =$ Brdfrd. og $c =$ Afv., haves

$$b = a \cdot \cos C \text{ og } c = a \cdot \sin C. \quad (1)$$

Antages det nu, at Distancen er Stykket da fejl, da ses det let, at

$$db_a = da \cdot \cos C \text{ og } dc_a = da \cdot \sin C, \quad (2)$$

idet db_a og dc_a betegner Fejlene i Brdfrd. og Afv. paa Grund af Distancefejlen, da

Lad os dernæst antage, at Kursen er beheftet med Fejlen dC ; den punkterede Linie NM vil da være (tiln.) udtrykt ved

$$NM = dC \cdot 0,0175 \cdot a;$$

idet nemlig 1° i Buemaal er 0,0175 i naturligt Maal.

Forsaavidt nu dC ikke er altfor stor, tør man betragte $\angle CNM$ som ret og har da (tiln.)

$$db_c = -MM \cdot \sin C = -a \cdot dC \cdot 0,0175 \cdot \sin C \quad (3)^*$$

$$\text{og } dc_c = NM \cdot \cos C = a \cdot dC \cdot 0,0175 \cdot \cos C$$

Hvis man altsaa er i Stand til at fastslaa Maksimum af Fejl i Distance og Kurs, og hvis disse Fejl tør antages nogenlunde ringe, vil Formlerne (2) og (3) sætte os i Stand til at angive et Areal, indenfor hvilket Skibet maa befinde sig.

Udsættes nemlig fra Skibets giss. Sted, G , Distancefejlen, da til begge Sider i Kursens Retning, og dernæst Kursfejlen, $NM = a \cdot dC \cdot 0,0175$, ligeledes fra G til begge Sider vinkelret paa Kursen, da vil det tegnede Rektangel med Siderne $2 \cdot da$ og $2 \cdot MN$ indeholde Skibets Sted.

Eks. 1. Efter at have sejlet r/v 340° [N. 20° V.], Dist. 128 Sm, er Skibets giss. Sted beregnet at være $35^\circ 16'$ S. Brd. $55^\circ 37'$ V. Lgd.

Man stoler paa, at Kursen ikke har større Fejl end 8° , Distancen højst 7% fejl.

Fig. 2 viser Konstruktionen. Denne kan udføres paa kvadreret Papir. Med tilstrækkelig Nøjagtighed lader man Papirets Kvadratside være lig 1 Sm.

Man finder af Rektangels Vinkelspidser — idet Afv. maa omsættes til Lgdfrd. — Breddens Grænser:

$$\left. \begin{array}{l} 35^\circ 01' \text{ S. Brd.} \\ 35^\circ 31' \text{ S. Brd.} \end{array} \right\} \text{ og Længdens: } \left. \begin{array}{l} 55^\circ 13' \text{ V. Lgd.} \\ 56^\circ 01' \text{ V. Lgd.} \end{array} \right\}$$

II.

Valg af Beregningsmaade.

Har man saaledes — som det ses uden synderlig Regning — bestemt Usikkerheden i Brede og Længde, vil man ved Hjælp af et Himmellegemes Azimut, hvoraf udledes Stedliniens Retning, ved Fig. 2 let fastslaa, om Længdemetoden eller Breddemetoden giver den korteste Stedlinie at udsætte i Kortet.

Da vi nu tillige forudsatte, at de angivne Fejl var Maksima, maa Skibets Sted falde paa Linien mellem de beregnede Punkter, (altsaa ikke i Forlængelse).

Eks. 2. Lad det giss. Sted som i Eks. 1 være $35^\circ 16'$ S. Brd. $55^\circ 37'$ V. Lgd.

Efter de sædvanlige Udregninger haves: $2^h 26^m 17^s$ Mkl. i Grw., \ominus centr. Hd.: $63^\circ 06'$, \odot S. Dekl.: $11^\circ 57'$, Tidsekv. (at add. til Mkl.): $15^m 45^s$.

$$\left. \begin{array}{l} 2^h 26^m 17^s \text{ Mkl. i Grw.} \\ + 15^m 45^s \text{ Tidsekv.} \end{array} \right\} \begin{array}{l} 23^h 00^m \text{ Skl.} \\ 35^\circ \text{ S. Br.} \end{array} \left. \begin{array}{l} \\ \\ \end{array} \right\} 34^\circ = \odot \text{ Az.}$$

$$\left. \begin{array}{l} 2^h 42^m 02^s \text{ Skl. i Grw.} \\ 3^h 42^m 28^s \text{ mindre Kl. omb.} \end{array} \right\} \begin{array}{l} 12^\circ \text{ S. Dkl.} \\ \end{array}$$

$22^h 59^m 34^s$ Skl. omb. = \odot T. V. vest. Stedliniens Retn.: 304° (N. 56° V.).

*) Disse Formler kan ogsaa udledes ved Differentiation eller ved de trigon. Additionsformler.

a. Breddemetoden.

55° 13' V. Lgd.
 3^t 40^m 52^s mindre Kl. omb.
 2^t 42^m 02^s Skl. i Grw.
 58^m 50^s ⊙ T₁ øst

56° 01' V. Lgd.
 3^t 44^m 04^s mindre Kl. om b.
 2^t 42^m 02^s Skl. i Grw.
 1^t 02^m 02^s ⊙ T₂ øst.

T₁ = 58^m 50^s log cos = 9,98553
 d = 11° 57' (S) log cot = 0,67439 log cosic = 0,68391
 m₁ = 12° 20',6 (S) log cot = 0,65992 log sin = 9,32995
 h = 63° 06' (N) log sin = 9,95027
 n₁ = 22° 58',0 (S) log cos = 9,96413

T₂ = 1^t 02^m 02^s log cos = 9,98389
 = 0,67439 = 0,68391
 m₂ = 12° 23',3 (S) log cot = 0,65828 log sin = 9,33150
 = 9,95027
 n₂ = 22° 28',8 (S) log cos = 9,96568

35° 19' S. Brd.

55° 13' V. Lgd.

1. Punkt = α₁

34° 52' S. Brd.

56° 01' V. Lgd.

2. Punkt = α₂

Ved nu at udsætte disse Punkter i Fig. 2 [α₂ falder lidt udenfor Tegningens Omraade], ses, at Linien og dermed Usikkerheden har en ganske betydelig Udstrækning.

b. Længdemetoden.

h' = 26° 54'
 b' = 54° 59' log cosec = 0,08672
 d' = 78° 03' — — = 0,00952

26° 54'
 b'₂ = 54° 29' log cosec = 0,08940
 78° 03' — — = 0,00952

159° 56'
 s₁ = 79° 58' log sin = 9,99331
 s₁ — h' = 53° 04' — — = 9,90273

159° 26'
 s₂ = 79° 43' log sin = 9,99297
 s₂ — h' = 52° 49' — — = 9,90130

19,99228

19,99319

0^t 30^m 30^s log cos = 9,99614

0^t 28^m 38^s log cos = 9,99660

1^t 01^m 00^s ⊙ T₁ øst

0^t 57^m 16^s ⊙ T₂ øst

22^t 59^m 00^s Skl. omb.

23^t 02^m 44^s Skl. omb.

26^t 42^m 02^s — i Grw.

26^t 42^m 02^s — i Grw.

3^t 43^m 02^s mindre Kl. omb.

3^t 39^m 18^s mindre Kl. omb.

55° 46' V. Lgd.

54° 50' V. Lgd.

35° 01' S. Brd.

35° 31' S. Brd.

1. Punkt = β₁

2. Punkt = β₂

Disse to Punkter kunde vi have fundet ved blot at afsætte Bredderne 35° 01' og 35° 31' S. paa den ved forrige Regning konstruerede Stedlinie i Fig. 2*).

Usikkerheden ses at være omtrent som ved Breddemetoden.

Har man imidlertid paa Grundlag af de anførte Maksimumsfejl konstrueret Rektanglet i Fig. 2, som nævnt tilstrækkelig nøjagtig ved at anvende Enhederne paa kvadreret Papir som Sm, indses det let, at Usikkerheden med Hensyn til Skibets Sted indskrænker sig til Liniestykket PQ, nemlig mellem Stedliniens Skæringspunkter med Rektanglets Sider. Man faar ved Opmaaling

P ≡ { 35° 06' S. Brd. } og Q ≡ { 35° 19' S. Brd. }
 { 55° 37' V. Lgd. } { 55° 14' V. Lgd. }

Dette Resultat opnaar man imidlertid paa en langt smukkere Måde ved Konstruktion af Rektanglet og Skæring med en Stedlinie beregnet efter

c. Højdemetoden.

b = 35° 16' log cos = 9,91194

d = 11° 57' — — = 9,99048

T = 1^t 00^m 26^s log sin vers = 8,53864

log cos x = 8,44106

cos x = 0,02761

b — d = 23° 19'; cos (b — d) = 0,91833

cos h'_g = 0,89072

h'_g = 27° 02'

h'₀ = 26° 54'

⊙ d = 8' henimod Solen

Az. = 34°.

Udsættes nu dette paa den sædvanlige Maade, ses det i Fig. 2, at de 3 Metoder giver (tiln.) sammenfallende Resultat; men da man faar et kortere Liniestykke at bringe til Skæring med Rektanglet i (P og Q) ved Højdemetoden, bør denne Metode foretrækkes.

De to andre Metoder giver ganske vist den Kontrol for Regningens Rigtighed, at Linien gennem de beregnede Punkter — hvis man beregner 2 Punkter — skal løbe vinkelret paa Azimuttens Retningslinie.

Man kan jo imidlertid meget godt ogsaa ved Højdemetoden beregne to Punkter ved at antage en anden giss. Plads, nogle Sm. i en vilkaarlig Retning fra den første.

Benytter man den lige omtalte Konstruktion med Rektanglet, faar man en pæn Kontrol ved at gentage Regningen med P eller Q som giss. Plads. Man skal da faa d = 0 (tiln.).

Eks. P antages som giss. Plads { 35° 06' S. Brd. }
 { 55° 37' V. Lgd. }

b = 35° 06' log cos = 9,91283

d = 11° 57' — — = 9,99048

T = 1^t 00^m 26^s log sin vers = 8,53864

log cos x = 8,44195

cos s = 0,02767

*) Alderes nøjagtig bliver det jo ikke paa Grund af Stedliniens Krumning, som aldrig afsættes.

$$\begin{aligned}
 b - d &= 23^{\circ} 09'; \cos(b - d) = \frac{0,91948}{\cos h'_g} = 0,89181 \\
 h'_g &= 26^{\circ} 54' \\
 h'_o &= 26^{\circ} 54' \\
 d &= 0.
 \end{aligned}$$

III.

At bestemme Fejlen i Kurs og Distance.

Kendte man nu — ved Hjælp af endnu en Stedlinie — Skibets obs. Plads i Linien PQ, f. Eks. $O \equiv \begin{cases} 35^{\circ} 10' \text{ S. Brd.} \\ 55^{\circ} 30' \text{ V. Lgd.} \end{cases}$ kan man, ved at nedfælde de vinkelrette OO_1 paa NM og OO_2 paa da finde henholdsvis det rette dC og da , nemlig Stykkerne GO_1 og GO_2 . [Det er tilfældigt, at O her falder sammen med det mest sandsynlige Sted].

Man faar $GO_1 = 8 \text{ Sm.}$, hvoraf ifølge Ligningen

$$\begin{aligned}
 NM &= dC \cdot 0,0175 \cdot a, \text{ hvor } GO_1 \text{ sættes ind for } NM \\
 (\text{rette}) dC &= \frac{GO_1}{a \cdot 0,0175} = \frac{8}{128 \cdot 0,0175} = ca. 3^{\circ},5 \text{ østlig } [+ 3^{\circ},5]
 \end{aligned}$$

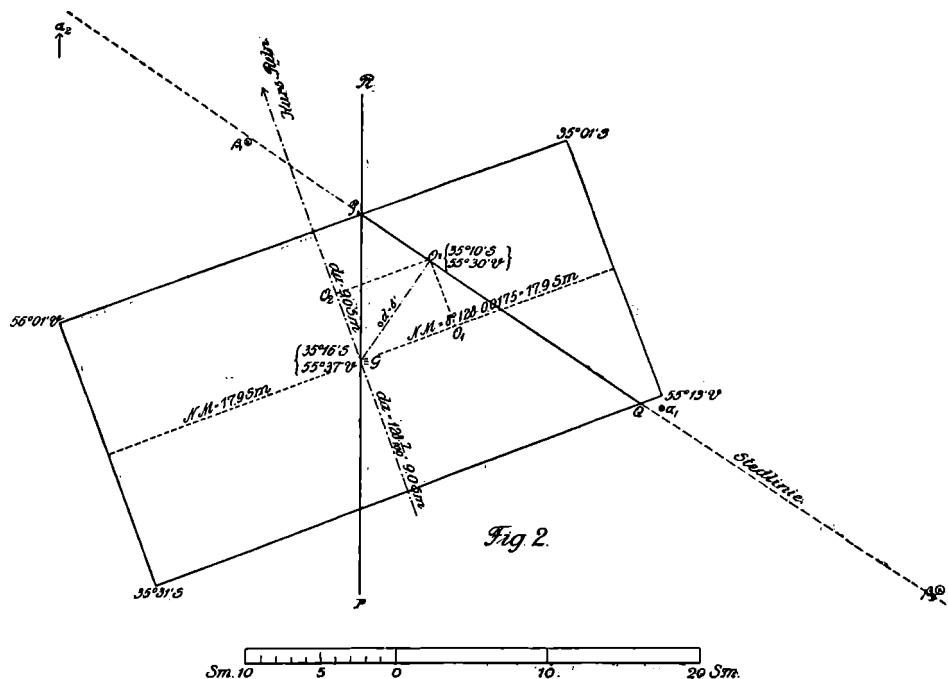
Denne Kursfejl kan da skyldes fejl Deviation, Afdrift eller andre Aarsager.

Ved direkte Opmaaling faas

$$\begin{aligned}
 (\text{rette}) da &= GO_2 = + 3,5 \text{ Sm. [i Kursens Forlængelse],} \\
 \text{altsaa knap } 3\% &\text{ af den udsejlede Distance.}
 \end{aligned}$$

Kursen har altsaa i Virkeligheden været r/v 343 à 344° [N 17° à 16° V] og Distancen mellem 131 og 132 Sm.

Naar man afmærker den obs. Plads, O, i Rektanglet og Stedlinien, vil man ikke kunne tage fejl af, hvorledes Rettelserne skal anbringes; selv om dette ogsaa kan bestemmes ved en gennemført Fortegnregning.



Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 57/1912, afsagt den 11. September 1912. A/S. Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab mod Konsul C. Breinholt i Esbjerg for S/S. »Zeester«.

Damperen »Johan Siem«, der tilhører Citanterne, og som var paa Rejse fra Windau til Rotterdam, traf omtrent Kl. 5,30 Formiddag den 10. April 1912 ud for Bovbjerg Fyr i en Afstand af c. 18 Sømil derfra den hollandske Damp »Zeester«, der signalerede »behøver Hjælp«. »Johan Siem« gik hen til den og blev da anmodet om at overlade den nogle Kul. Da »Johan Siem« egen Beholdning kun var ringe, turde Kaptajnen ikke indlade sig herpaa, men gik efter nogen Betænkning ind paa at tage »Zeester« paa Slæb. Det lykkedes »Johan Siem« med Hjælp fra »Zeester«, der havde Maskinskade, idet et Damprør var sprunget læk, men dog kunde holde lidt Damp, Kl. 7,30 at faa en 6 Tommers Manillatrosse over og gjort fast paa »Zeester«, og efter at »Zeester«s 6 Tommers Græstrosse var ført over paa »Johan Siem«,

paabegyndtes Slæbningen, der noget besværliggjordes af den høje nordvestlige Dønning. Trosserne sprang to Gange i Løbet af Eftermiddagen, men det lykkedes hver Gang at faa Forbindelse paany. Henimod Aften sprang Trosserne for tredje Gang, og da det ikke lykkedes at faa Forbindelse med Baad, holdt »Johan Siem« tæt ned mod »Zeester« for med en Kasteline at faa en Trosse hevet over, men da de to Dampere kolliderede, hvorved »Johan Siem« led et mindre Havari paa Bagbords Lønning, besluttede man at afvente Dagens Komme. Kl. 6. den næste Morgen lykkedes det paany at faa Forbindelse med »Zeester«, og man bugserede den da ned til Vyl Fyrskib. Ved Ankomsten hertil, signalerede »Johan Siem« efter Lodsbaad, og da man om Bord paa »Johan Siem« paa Grund af Skibets Dybgaaende ikke turde gaa over Barren ind til Esbjerg, gik 1ste Styrmand i Redningsbaaden over paa »Zeester«, der fik to Tons Kul om Bord fra »Johan Siem«. Da Lodsbaaden ikke kom, fortsatte »Johan Siem« Slæbningen, indtil man c. Kl. 4, ankom til Graadyb Fyrskib. Her mødte man Lodsdamperen »Kattegæt«, der, efter at »Zeester« havde signaleret, at dens Maskine var i Uorden, tog »Zeester« paa Slæb til Skallingen.

gen, hvorfra »Zeester«, hvis Maskine under hele Slæbningen havde arbejdet med, saa godt den i sin defekte Tilstand kunde, for egen Kraft gik ind til Esbjerg. »Johan Siem« forblev derimod liggende ved Graadyb Fyrskib, hvorfra den Kl. 4,50 fortsatte sin Rejse til Rotterdam.

Da mindelig Overenskomst om Vederlaget for den ydede Assistance ikke har kunnet opnaas, er Parterne bleven enig om at indbringe Sagen for nærværende Ret, og ved Stævning af 18. Juni 1912 har Citanterne da anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paastaet Indstævnte, Consul C. Breinholt af Esbjerg, der har erklæret sig villig til at modtage Søgemaal paa Damperen »Zeester«s og dens Ladnings Vegne, dømt til at betale den Bjergeløn med Renter af det tilkendte Beløb indtil Betaling sker, samt Omkostningerne ved et af dem i Esbjerg nedlagt, senere ophævet, Forbud mod »Zeester«s Afgang i alt Kr. 152.29.

Indstævnte har, som ovenfor angivet, sluttet sig til denne Paastand, idet han dog har protesteret mod, at der skulde foreligge en egentlig Bjergning. Han henviser i saa Henseende navnlig til, at »Zeester«, da »Johan Siem« traf den, befandt sig i aaben Sø, hvor den kunde vente at træffe andre Dampere, at dens Maskine hjalp med ved Bugseringen og kunde fungere alene fra Skallingen til Esbjerg Havn, samt at den ikke blev bjergtet ind i Havn.

Naar imidlertid henses til, at »Zeester«s Kulbeholdning maa antages at være sluppet omtrent helt op, da »Johan Siem« traf den, og til den Skade, dens Maskine havde, maa »Zeester« anses for at have været stædt i en saadan Nød, at den Hjælp, »Johan Siem« ydede den, og hvorved det blev den muligt at naa ind i Esbjerg Havn, maa karakteriseres som en Bjergning. Herefter, samt idet endnu bemærkes, at Værdien af »Johan Siem« for Skib og Ladnings Vedkommende er opgivet til henholdsvis Kr. 180,000 og Kr. 228,000, medens de tilsvarende Værdier for »Zeester«s Vedkommende er opgivet til c. Kr. 45,000 og c. Kr. 8,832, vil der være at tilkende Citanterne Bjergeløn, der under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes passende at kunne bestemmes til Kr. 12,000, tilligemed Renter deraf som paastaet, hvorhos Indstævnte yderligere vil have at betale Citanterne deres Omkostninger ved det fornævnte Forbud med Kr. 152.29.

Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 55/1912, afsagt den 7. August 1912. A/S. Kjøbenhavn's Bunkerkul Depot mod Sandhandler P. Nielsen.

Efter en Kontrakt af 30. December 1911 havde Indstævnte, Sandhandler P. Nielsen, Krav paa i Tidsrummet fra 1. Januar til 31. December 1912 hos Firmaet Schæck-Steenberg & Co. eller senere hos Citanterne, A/S. Kjøbenhavn's Bunkerkul Depot, at faa leveret sit Forbrug af bedste Newcastle Nøddekul for en Pris af 41 Kr. pr. Læst. Kontrakten, der i øvrigt var afsluttet paa Dansk, indeholdt den paa Engelsk trykte Klausul: »in the event of war or strikes or lock-outs in the mines, preventing the fulfilment of this contract, this agreement may be cancelled, but only for the time such war, strike or lock-out has lasted«.

Efter at der var udbrudt Kulstrejke i England, tilskrev Citanterne under 1. Marts Indstævnte, at de maatte ophæve Kontrakten, saa længe Strejken varede, og at de fra nævnte Dag maatte forlange 73 Kr. pr. Læst. Den 30. Marts skrev Citanterne til Indstævnte, at de fra 1. April maatte forhøje Prisen til 85 Kr. pr. Læst. I Henhold her til har Citanterne for, hvad Indstævnte fik leveret i Marts, debiteret ham 73 Kr. pr. Læst eller i alt Kr. 904.39 og for, hvad der er leveret ham den 3., den 11. og den 18. April, 85 Kr. pr. Læst eller i alt Kr. 543.05 samt for en Levering den 26. April af $2\frac{2}{3}$ Læster 75 Kr. pr. Læst eller 200 Kr.

Da Indstævnte ikke har villet betale dette Beløb, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de har paa-

staet Indstævnte dømt til at betale det samlede Beløb af Kr. 1,647.44 med Renter 5 pCt. af Kr. 904.39 fra den 6. April f. A. og af Resten fra den 7. Maj f. A., indtil Betaling sker.

Det er in confesso, at Kulstrejken i England begyndte den 1. Marts f. A. og varede til den 9de April, men Citanterne har som Grund til, at de i hele April har taget Priser højere end de i Kontrakten stipulerede, anført, at det tog nogen Tid efter Strejkens officielle Afslutning, inden Forholdene i de forskellige Kuldistrikter var nogenlunde normale, og inden de ventende Dampere fra Udlandet kunde faa Last.

Den omtalte engelske Passus i Kontrakten, som strængt taget kun fritager Citanterne fra at levere efter Kontrakten, netop saa længe Strejken varer, findes naturligt at maatte forstaas derhen, at den ogsaa fritager Citanterne de første Dage efter Strejken, hvor det vilde være ganske umuligt for noget dansk Firma at have Kullene her, og Citanterne findes derfor berettiget til at erholde de forrede 85 Kr. for de den 11. April leverede Kul. Derimod findes han kun berettiget til at kræve Kontraktens Priser for de den 18. April leverede $2\frac{1}{2}$ Læster og for de den 26. April leverede $2\frac{2}{3}$ Læster. Indstævnte findes altsaa berettiget til en Prisreduktion paa Kr. 193.33.

Indstævnte har rejst et Modkrav hidrørende fra, at hans Sandpumpedamper »Baldor« paa Hjemvejen gennem Kallebodstrand med en Last Sand gik paa Grund en Eftermiddag i Marts Maaned f. A. efter om Morgenen af Citanterne at have modtaget nogle belgiske Kul, der fordrøede et stærkere Træk end det »Baldor« kunde præstere, og med hvilke man derfor ikke havde været i Stand til at holde Damptrykket saa højt som sædvanlig. Indstævnte gør gældende, at denne Grundstødning ikke vilde have fundet Sted, eller at Damperen dog hurtigere vilde være kommen af, hvis den havde haft bedre Kul, og fordrer en Erstatning af 216 Kr. for det Damperen forvolgte Ophold. Ved en stedfunden Vidneførsel er det oplyst, at Damperen kun stod paa Grund i noget over et Døgn. Det synes at have været Storm den Dag, Grundstødningen fandt Sted, saaledes at det var vanskeligt at holde sig netop i den dybeste Del af det smalle Løb op gennem Kallebodstrand, og det synes derhos at have været meget stærkt Lavvande, saaledes at Grundstødningen skete i selve Løbet og uagtet »Baldor« ikke havde fuld Last. Retten tør efter de foreliggende Oplysninger paa ingen Maade gaa ud fra, at Citanterne (eller den Formand, hos hvem »Baldor«s Maskinist fik Kullene udleveret den paagældende Morgen) har kunnet vide, at Kullene passede saa daarligt til »Baldor« eller haft Kendskab til Dybdeforholdene i Kallebodstrand, og kunnet forudse en Grundstødning som en blot nogenlunde rimelig Følge af disse Kuls Levering. Det maa være paa Indstævntes egen Risiko, at »Baldor« den paagældende Dag er gaaet ud med Kul, som ikke tidligere var prøvet, og der er overhovedet saa mange andre Momenter, som har været medvirkende til »Baldor«s Uheld, at en Erstatningsfordring paa den anførte Basis maa anses for ganske udelukket.

Indstævnte vil herefter have at betale Kr. 1,454.11 med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger findes at kunne hæves.

Dom i S. S. Nr. 53/1912, afsagt den 18. Septbr. 1912. Aktieselskabet De forenede Kulimportører mod Aktieselskabet Det dansk-russiske Dampskibsselskab.

Ved Certeparti af 11. Juli 1911 befragtede Citanterne det de Indstævnte tilhørende Dampskib »Harald Klitgaard« — eventuelt to andre, de Indstævnte ligeledes tilhørende Dampskibe — til i Tidsrummet fra September Maaned 1911 til Marts Maaned 1912, begge inklusive, for dem at gøre syv Rejser med Kul fra England og Skotland til Kjøbenhavn. I Certepartiet er det blandt andet bestemt at Rederne med omtrent maanedlig Mellemløb skulde give Befragterne 14 Dages omtrentlig Varsel om,

at Damperen var klar, og i nogle til Certepartiet knyttede »Strejkeregler« er det blandt andet fastsat at, »hvis der er Generalstrejke, der berører Ladehavnen inden Damperens Ankomst, maa Rederne give Varsel, idet de opfordrer Befragterne til at annullere Charteret«.

Efter at derpaa tre, de Indstævnte tilhørende Skibe i Tidsrummet indtil den sidste Halvdel af Februar Maaned 1912 havde udført seks af de i Certepartiet ommeldte syv Rejser, opstod der Generalstrejke i de engelske og skotske Kulminedistrikter, hvilken Strejke vedvarede fra 1. Marts til ind i April Maaned 1912, og den 2. April s. A. tilskrev de Indstævnte — der ikke i Løbet af Marts Maaned havde givet Citanterne nogen Meddelelse om, at de havde en Damper klar til dem, og som heller ikke havde givet de Indstævnte noget Varsel overensstemmende med den citerede »Strejkeregler« — Citanterne et saalydende Brev: »Da det grundet paa Strejke ikke har været os mulig at udføre den i Certepartiet stipulerede Rejse pr. Marts Maaned, er vi som Følge heraf løst fra yderligere Forpligtelser, da Marts Maaned var den sidste, i hvilken vi skulde stille nogen Tonnage til Deres Disposition«. I Besvarelse heraf udtalte Citanterne i Skrivelse af 3. s. M., at de ikke forstod, hvad de Indstævnte mente, eftersom de ikke havde faaet nogen Baad stillet til Disposition i Marts Maaned, og at de imødesaa nærmere Advis fra de Indstævnte med det i Certepartiet stipulerede 14 Dages Varsel. De Indstævnte fastholdt imidlertid i Skrivelse af 6. s. M. det af dem, som nævnt, indtagne Standpunkt, idet de paany henviste til, at det Tidsrum, inden for hvilket de paagældende syv Rejser skulde foretages, nu var udløbet. Denne Skrivelse besvarede Citanterne under 9. s. M., idet de meddelte, at ogsaa de fastholdt deres Standpunkt, og den 25. s. M. tilskrev de de Indstævnte, at de nu havde Last disponibel i Blyth den 8.—12. Maj, hvorfor de anmodede om, at den i Følge Certepartiet endnu resterende Baad maatte blive stillet til deres Raadighed.

Da de Indstævnte vægrede sig herved, befragtede Citanterne den 30. April 1912 et, et andet Rederi tilhørende Skib, og da de i Fragt af dette Skib har maattet betale 6 Pence pr. Ton eller ialt £ 45 mere end ved det oftnævnte Certeparti stipuleret, har de under nærværende Sag paastaaet de Indstævnte tilpligtet at godtgøre dem bemeldte Beløb efter a vista Kurs tilligemed Rente deraf, indtil Betaling sker.

De Indstævnte har paastaaet sig frifunden.

Medens der vel maa gives Citanterne Medhold i, at det havde været de Indstævntes Pligt at give dem de i Certepartiet med de dertil knyttede »Strejkeregler« ommeldte Meddelelser, findes det paa den anden Side at maatte statuere, at Citanterne — der end ikke har assereret, at de straks efter Certepartiets Udløb har søgt Skibslejlighed andetsteds — ikke kunne have Krav paa, at de Indstævnte skulle dække dem deres Merudgift til Fragt af det af dem til en Rejse i Maj Maaned befragtede Skib.

Allerede som Følge heraf vil da de Indstævnte være at frifinde for Citanternes Tiltale i denne Sag.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Dom i S. S. Nr. 27/1913, afsagt den 10. April 1913. S/S »Storeguts« Rederi, Langesundsfjordens Bugserdampskibsselskab mod Holm & Wonsild som Repræsentanter for det italienske Barkskib »Cervo«.

I Følge Kontrakt af 5./6. December 1912 paatog Citanterne, Langesundsfjordens Bugserdampskibsselskab, sig med Slæbedamperen »Storegut« at slæbe det italienske Barkskib »Cervo«, der maalet 1.033 Reg.-Tons, og som var afsejlet fra Buenos Aires med Last i Februar 1912 og efter et flere Maaneders Ophold i Montevideo paa Grund af Kaptajnens Sygdom i Slutningen af November s. A. var ankommet til Frederiksstad, fra denne By til Riga for en Betaling af 3,500 Kr. Beløbet skulde betales

kontant ved Slæbningens Afslutning. Det hed bl. a. i Kontrakten, at naar Bugsererselskabet paatog sig Slæbningen, var det saaledes at forstaa, at det ved sin Slæbebaad skulde skaffe den nødvendige bevægende Kraft til det Fartøj, der skulde slæbes, at Slæbebaadens Kaptajn og Mandskab var under Kommando af det slæbte Fartøjs. Fører eller Lods, at der skulde betales en passende Erstatning, hvis Slæbebaaden ikke benyttedes til den omkontraherede Bugsering, at hvis Fartøjet forliste eller maatte søge Nødhavn uden straks at kunne fortsætte, skulde Slæbningen anses udført, saaledes at det omkontraherede Vederlag var forfaldent dog med en passende Nedsættelse for den Tid, som kunde antages indsparet ved, at Bugseringen blev afbrudt, at Udgifterne ved Antagelse af en ekstra Slæbebaad, hvis en saadan tiltrængtes, skulde falde paa det slæbte Fartøj, samt endelig at Kontrakten, i det Tilfælde, at Ishindringer skulde umuliggøre Ankomsten til Riga, skulde anses opfyldt, naar Skibet slæbtes til den nærmeste isfri Havn.

Den 18. December var »Storegut« rede, og den 19. paabegyndtes Bugseringen. Den visle sig at være meget langsom og besværlig, og man maatte allerede Dagen efter søge ind til Fjellbacka, fordi en Pullert sprang. Herfra afsejledes efter endt Reparation den 27., men under den videre Bugsering maatte man to Gange søge ind til Gøteborg som Nødhavn, begge Gange for et flere Dages Ophold. Da man omsider den 13. Januar var kommet udfor Kronborg, standsedes man af Strømmen — paa dette Sted er Strømmen jo ofte saa stærk, at det i dagevis er umuligt at komme videre — og Slæbedamperen »Bien« engageredes til Assistance. Senere samme Dag ankrede man paa Københavns Yderred. Her opstod der Forhandlinger mellem Føreren af »Cervo« og Bugserbaaden om, hvorvidt Rejsen skulde fortsættes til Riga. Fra Slæbebaadens Side forlangtes enten Fortsættelse af Bugseringen eller 1,500 Kr. for udført Arbejde, men Føreren af »Cervo«, der paa Grund af Isholdene i Østersøen mente det risikabelt at fortsætte, og som derfor vilde blive her og lægge op, nægtede at betale 1,500 Kr. Han gjorde gældende, at »Storegut« ikke havde været kvalificeret til at paatage sig Slæbningen af »Cervo«.

Der aflagdes Søforklaring ved nærværende Ret, og udmeldtes Besigtelsesmænd. Disse har udtalt, at »Storegut« maatte anses for at være kvalificeret til at paatage sig at slæbe »Cervo« fra Frederiksstad til Riga paa den Aarstid, der var Tale om, og at det, naar der er medgaaet saa lang Tid til Slæbningen hertil, antagelig maa skyldes den Omstændighed, at »Cervo« var stærkt begroet med Langhalse, mulig i Forbindelse med, at der kan have været Forhudningsplader i Bunden, som er beskadigede, og saaledes til Hinder for Bugseringen. Det konstateredes, for saa vidt det kunde ske uden Dykkerundersøgelse, at »Cervo« var stærkt begroet, men de Indstævnte har ikke fundet Anledning til ved en Dykkerundersøgelse at oplyse, om »Cervo«s Tilstand iøvrigt har været en anden og bedre end af Skønsmændene antaget.

Straks efter, at Forhandlingerne mellem Skibene var bristet, og efter Søforklaringens Slutning bugserede »Storegut« et Fartøj, der var større end »Cervo«, herfra til Libau paa fire Dage.

Under nærværende Sag har Citanterne, der navnlig gør gældende, at de, hvis de var blevet gjort bekendt med »Cervo«s omtalte Tilstand, aldrig vilde have inddelt sig paa Bugseringsarbejdet, paastaaet de Indstævnte, Holm & Wonsild som Repræsentanter for det italienske Barkskib »Cervo«, dømt til at betale dem en Godtgørelse for Bugseringen. Denne Godtgørelse har de under Hensyn til, at »Storegut« ved »Cervo«s Forhold blev opholdt her til den 29. Januar paa en Tid, da der var fuldt op af andet Arbejde, ansat til 1,000 Kr. mere end de først forlangte 1,500 Kr. altsaa 2,500 Kr., hvortil kommer forskellige andre Beløb derunder Betaling for »Bien«s Assistance, ialt tilsammen Kr. 2,921.68 tilligemed Renter og Sagens Omkostninger.

Charts affected. No. 685, Bazaruto bay (plan). No. 648, Delagoa bay to the River Zambezi. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. No. 748 a, Indian ocean, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 7. Africa Pilot, Part III., 1905, page 218.

No. 717. Portuguese East Africa—Approaches to Lourenço Marques. Ribeiro shoal—Light established. Position. On the southern end of the reef. Lat. $25^{\circ} 54' 18''$ S., long. $32^{\circ} 48' 35''$ E. on Chart No. 644. Abridged description. Lt. F. W. R. Character. A fixed white light with red sector. Sectors. Red from 152° (S. 10° E. Mag.) to 256° (N. 86° W. Mag.). White elsewhere. Remarks. The other details of this light are not given. Variation. 19° W. (Notice No. 717 of 1913, dated 31st May.)

Charts affected. No. 644, Delagoa Bay. No. 648, Delagoa Bay to River Zambezi. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay. Publication. List of Lights, Part VI., 1913, page 7. Africa Pilot, Part III., 1905, page 195.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

974. Tyskland. Jasmund Fyrskib inddrages midlertidig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1298. Berlin 1913.)

Jasmund Fyrskib inddrages antagelig i den sidste Halvdel af Juni 1913 for c. 14 Dage paa Grund af Eftersyn. Taagsignal gives som sædvanlig fra *Stubbenkammer*, medens Fyrskibet er inddraget. *Stubbenkammer*: $54^{\circ} 34' 15''$ N. $13^{\circ} 40' 15''$ E.

975. Tyskland. Slien. Sømærke forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1299. Berlin 1913.)

Den mellem *Arnis* og *Sundsacker* paa $54^{\circ} 37' 42''$ N. $9^{\circ} 56' 18''$ E. staaende Prik, som man for Indgaaende skal holde om Bagbord, er ombyttet med en sort Spidstønde. Positionen svarer til *danske* Kort; naar man adderer $6''$ til Br., svarer den til *tydske* Kort. (Kort Nr. 243.)

II. Sundet, Smaals-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

976. Danmark. Sundet. Forestaaende Forandringer ved Lystønder m. m.

I Løbet af 1913 vil der ske følgende Forandringer:

1) Lys- og Fløjetønden *Gilleleje-Flak N.* Synsvidden forandres til $8,5$ Sm og Lys-evnen til 9 Sm. $56^{\circ} 09'$ ($48''$) N. $12^{\circ} 18'$ ($00''$) E.

(Fyr-Fort. Nr. 187.)

2) Lystønden *Middelgrund S.* forandres til at vise grønt Et-Blink hver 5 s., Blink c. $1\frac{1}{2}$ s., Mørke c. $3\frac{1}{2}$ s. $55^{\circ} 39'$ ($57''$) N. $12^{\circ} 40'$ ($53''$) E.

(Kort Nr. 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 292. Fyr-Fort., Nr. 242.)

3) Den røde Spidstønde *Kastrup-Knæ* ombyttes med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste. $55^{\circ} 38'$ ($25''$) N. $12^{\circ} 41'$ ($24''$) E.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Nordre-Rose*, inddrages, og Lystønden *Nordre-Rose* flyttes til denne Plads. Samtidig forandres Lystønden til at vise

grønt To-Blink hver 10 s, Blink c. $1\frac{1}{2}$ s, Mørke c. $1\frac{1}{2}$ s, Blink c. $1\frac{1}{2}$ s, Mørke c. $5\frac{1}{2}$ s. Lystønden ombyttes med en rød Spiritønde, naar Is gør det nødvendigt. Lystøndens ny Plads: $55^{\circ} 37' (56'')$ N. $12^{\circ} 41' (40'')$ E.
(Kort Nr. 156, 160, 182, 210, 211 og 250. Danske Lods, Side 300. Fyr-Port. Nr. 251. Søm-Port., Side 26.)

977. Danmark. Store-Bælt, Slipshavn. Fyr forandres.

I Løbet af 1913 vil *Slipskoven* Fyr blive slukket. Samtidig vil der blive tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 10 s, Blink c. $1\frac{1}{2}$ s, Mørke c. $1\frac{1}{2}$ s, Blink c. $1\frac{1}{2}$ s, Mørke c. $5\frac{1}{2}$ s. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 228° til c. 250° og fra c. 258° gennem 0° til c. 180° . Det vises fra en 5 m høj, rød Jernbæke, som staar 65 m 228° (misy. SW. t. W. $1/8$ W.) fra det nuværende Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: $9\frac{1}{2}$ Sm. Lysevne: 11 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Fyrets nuværende Plads: $55^{\circ} 17' (09'')$ N. $10^{\circ} 49' (45'')$ E.
(Kort Nr. 156, 157, 160, 163, 220, 221 og 251. Danske Lods, Side 346. Fyr-Port., Nr. 293.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

978. Danmark. Kattegat. Forestaaende Forandringer ved og Udlægning af Lystønder m. m.

I Løbet af 1913 vil der ske følgende Forandringer:

1) Lys- og Klokketønden *Lalle-Grund* N. Synsvidden forandres til 8,5 Sm og Lysevnen til 9 Sm. $55^{\circ} 39' (40'')$ N. $10^{\circ} 37' (50'')$ E.

(Fyr-Port., Nr. 168.)

2) 370 m NE. for 3,5 m Pullen paa *Falke-Bolsæ* udlægges en rød Lystønde, mærket „F. Bolsæ“, der viser grønt To-Lyn hver 10 s, Lyn c. $\frac{1}{2}$ s, Mørke c. 2 s, Lyn c. $\frac{1}{2}$ s, Mørke c. 7 s. Synsvide og Lysevne: 4 Sm. Lystønden ombyttes med en rød Spiritønde, naar Is gør det nødvendigt. $55^{\circ} 43' (12'')$ N. $10^{\circ} 43' (30'')$ E.

Klokketønden *Falke-Bolsæ* flyttes, saaledes at den kommer til at ligge mellem Grunden og Lystønden.

(Kort Nr. 156, 160, 211, 220, 227, 251 og 252. Danske Lods, Side 218. Fyr-Port., Nr. 176 og 176 A. Søm-Port., Side 21.)

3) Lystønden *Hatter-Barn*. Synsvidden forandres til 8,5 Sm og Lysevnen til 9 Sm. $55^{\circ} 52' (23'')$ N. $10^{\circ} 52' (12'')$ E.

(Fyr-Port., Nr. 179.)

4) Lys- og Fløjtetønden *Mosel-Grund*. Synsvidden forandres til 8,5 Sm og Lysevnen til 9 Sm. $56^{\circ} 03' (21'')$ N. $10^{\circ} 51' (10'')$ E.

(Fyr-Port., Nr. 136.)

5) *Formas* Fyr. Taagsignalapparat forandres. Sirenen med roterende Reflektor erstattes af 2 Sirener med fast Horn; den ene lyder stærkest i Retning NE, den anden i Retning SE, begge Sirener afgiver samtidig Et-Stød hver 1 Minut, Stødet's Varighed c. 5 s. (se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/902.)

(Danske Lods, Side 169. Fyr-Port., Nr. 130.)

6) NW. for *Tangen* udlægges en hvid Lystønde, mærket „Tangen NW“, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 s, Lyn c. $4\frac{1}{2}$ s, Mørke c. $\frac{1}{2}$ s. Synsvide og Lysevne: 8 Sm. Ombyttes med en hvid Spiritønde, naar Is gør det nødvendigt.

(Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods, Side 170. Fyr-Port., Nr. 122 A. Søm-Port., Side 17.)

979. Danmark. Kattegat. Lysøgrund NNE. Vrag afmærket.

En Galease er sunket i c. 8 m Vand 700 m NNE. fra *Lysøgrund* Fyr. Fortøppen er c. 8 m over Vandet. En Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 s, Lyn c. $\frac{1}{2}$ s, Mørke c. $4\frac{1}{2}$ s, er udlagt c. 100 m NE. t. N. for Vraget. *Lysøgrund* Fyr: $56^{\circ} 18' 11''$ N. $11^{\circ} 47' 58''$ E.

980. Danmark. Limfjorden. Mors. Skarre-Hage. Bro oplært.

Paa N.-Siden af *Mors* er oplært en 84 m lang Bro. Dybden ved Broen og i en 16 m bred, c. 200 m lang Rende er 4 m. $56^{\circ} 57' 1''$ N. $8^{\circ} 22' 4''$ E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 492. Havne-Lods, Side 123.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 665. Japan—Shikoku. Kanno ura—Light re-established. Position. Lat. $33^{\circ} 32\frac{1}{2}'$ N., long. $134^{\circ} 18'$ E. Character. A fixed white light. Elevation, 154 feet. Structure. A white octagonal tower. Remarks. The other details of the light are unaltered. Note. The words „Destroyed 1912“), which have been placed against the above light on certain copies of the charts, should be expunged. (Notice No. 685 of 1913, dated 29th May.)

Charts affected. No. 2875, Nankai (Seto uchi). No. 1648, Osumi kaku to Oshima. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 1051 a. Japan, Korea, etc., 1904, page 321.

No. 667. China, East Coast—Kyan Chau Bay. Tai kung tau—Fog-signal established. Position. Near the site of the lighthouse. Lat. $35^{\circ} 57\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 29\frac{1}{2}'$ E. Description. An explosive fog-signal giving two reports in quick succession every ten minutes. Remarks. If vessel making fog-signals are heard in the vicinity the fog-signal will consist of two reports in quick succession every five minutes. (Notice No. 687 of 1913, dated 30th May.)

Charts affected. No. 857, Kyan chau hay. No. 1255, Kyan chau hay to Lai chau hay. No. 3480, Shaoting promontory to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 856. China Sea Pilot. Vol. V., 1912, page 411.

No. 668. Japan—Gulf of Tokyo. Kannon Zaki—Obstruction south-eastward of. Position. At a distance of $6\frac{1}{2}$ cables, 116° (S. 60° E. Mag.), from Kannon Zaki lighthouse. Lat. $35^{\circ} 15' 11''$ N., long. $139^{\circ} 45'$ E. Description. An obstruction reported to project a few feet above low water. Note. „Obstruction (1913)“ has been placed on the charts in the above position. Variation, 4° W. (Notice No. 688 of 1913, dated 30th May.)

Charts affected. No. 3548, Yokohama to Uraga. No. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 953, Onai saki to Tsunagi saki. No. 996, Kii channel to Tokyo. No. 3334, Tokyo to Soudai hay. Publication. Japan, Korea, etc., 1904, page 365.

No. 702. British East Africa. Kisimayu bay—Intended alteration in colour of leading beacons. Former Notice, No. 109 of 1913. Date, on or about 15th June. (a) Position. On beach on northern shore of bay at a distance of $5\frac{1}{2}$ cables, 124° (S. 52° E. Mag.), from Kisimayu fort. Lat. $0^{\circ} 22\frac{1}{4}'$ S., long. $42^{\circ} 33\frac{1}{2}'$ E. Description. A beacon painted in black and white horizontal stripes instead of white as formerly. (b) Position. On sandbank at a distance of 500 feet, 32° (N. 36° E. Mag.), from the above beacon. Description. A beacon painted in black and white horizontal stripes instead of white as formerly. Note. No further Notice will be given. Variation, 4° W. (Notice No. 702 of 1913, dated 31st May.)

Chart affected. No. 860, Kisimayu bay. Publication. Africa Pilot, Part III, 1905, pages 507, 506, 509.

No. 716. Africa, East Coast—Bazaruto Bay. Bazaruto island—Light established. Position. On the northern portion of Bazaruto island on the summit of the 312 ft. hill, at a distance of 2 miles, 4 cables, 133° (S. 39° E. Mag.), from the north-western extreme of Cape Bazaruto. Lat. $21^{\circ} 31\frac{1}{2}'$ S., long. $35^{\circ} 30'$ E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (3) ex. 30 sec., 381 ft., vis. 26 m. Character. A group flashing white light showing a group of 3 flashes every 30 seconds, from 343° (N. 2° W. Mag.), through west and south, to 143° (S. 22° E. Mag.). Elevation, 381 feet. Visibility, 26 miles. Structure. A stone tower, with light-keeper's quarters close by. Variation, 15° W. (Notice No. 716 of 1913, dated 31st May.)

- 1004. Italien W.-Kyst. Spezia.** Fyr forandret. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 137/335. Genova 1913.)
Fyret paa Yderenden af den E.-lige Bølgelbryder ved *Spezia* ny Handelshavn er forandret til et Fyr, der afvælsende viser hvidt Lys og grønt Lys 5 s., grønt Lys 5 s., *Spezia*: 44° 05' N. 9° 53' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/930. København 1913.)
- 1005. Steilien. Marsala. Uddybning.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 137/330. Genova 1913.)
Et Uddybningsfartøj arbejder c. 180 m SW. for *Marsala* Fyr. Naar Vejforholdene tillader det, arbejder Fartøjet om Natten og viser 2 røde Lanterner (den ene over den anden). Fartøjet skal passeres med Forsigtighed og holdes om Bagbord for Indgaaende i Havnen. *Marsala* Fyr: 37° 47 1/4' N. 12° 26 1/4' E.
- 1006. Italien E.-Kyst. Brindisi. Oplysninger.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1333. Berlin 1913.)
I *Bocche di Puglia* Bugt er gravet et 8,3 m dybt Løb, som paa E.-Siden er afmærket med 4 Baaker med firkantet Topbetegnelse, og paa W.-Siden med 3 Baaker med trekantet Topbetegnelse.
Ud for *Santa Apollinare* er en stor Strækning uddybet til 8,7 m.
Løbet ved *Trapanelli* mellem *Pedagne* Øerne og Kap *Bianco* er spærret med en Dæmning, der kun har 2 Løb for Baade. 40° 39' N. 17° 58' E.
- 1007. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Taganrog Søkanal. Oplysning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1338. Berlin 1913.)
Den uddybede Søkanal til *Taganrog* Havn, strækker sig 6950 m i Retning 173° (misl. S. 3/4 E.) fra N.-Molens Hoved. Kanalen er 85 m bred og 3,4 m dyb. Den er afmærket med 11 sorte Spirtønder paa E.-Siden og med 11 røde Spirtønder paa W.-Siden. Tønderne er forsynet med Flag, og Afstanden mellem dem er lige stor. *Taganrog*: 47° 12' N. 38° 57' E.
- 1008. Tripolis (Libyen). Tobruk Bugt. Oplysninger.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1335. Berlin 1913.)
1) Det grønne Blinkfyrt paa *Tobruk* Pynt staar paa E.-Enden af Pynten, 1,1 Sm 107° (misl. E. t. S. 7/8 S.) fra det Punkt, som i *engelske* Kort er benævnt *Observatory*.
2) Den røde Tønde E. for *Tobruk* Pynt, som blev udlagt i Marts d. A., ligger 470 m 130° (misl. SE.) fra ovennævnte grønne Blinkfyrt.
3) Det røde Fyr med Formærkelser paa Hovedet af Broen i det indre af Havnen ligger 1,73 Sm 101° (misl. E. t. S. 3/8 S.) fra Fyret paa *Tobruk* Pynt, herfra gaar Broen i Retning 5° (misl. N. 7/8 E.) ind til Land.
4) W. for Fyret paa Kap *Allem el Malhr* staar en Semafor.
Tobruk Pynt: c. 32° 04' N. 24° 01' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/2114 og 12/463. København 1912 og 1913.)
- IX. Bekendtgørelser m. m.**
Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.
N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.
- England:*
N 1316 Korea. — Suon. Kutchi to Kokko Kutchii.
R 1540 Ireland. — The Shannon, sheet 7.
R 1406 North Sea. — Dover and Calais to Orfordness and Scheveningen.
R 1806 Africa, West Coast. — Great Fish bay to Walfisch bay.
R 734 Red Sea. — Suez bay.
R 361 China Sea. — Tambelan islands.
R 2034 North America, East Coast. — Northumberland strait.
† 1316 Korea. — Cape Duroch to Linden point.
Norge:
N 230 Tysfjorden og Ofotfjorden. 1 : 100 000.
- 981. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Færder Fyr S. Tristengrund. Under- vandsklokke udlægges.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/207. Kristiania 1913.)
Ved *Tristengrund* vil blive udlagt en Undervandsklokke. Nærmere Oplysninger følger. *Tristengrund*: c. 59° 08' N. 10° 31' E.
(Kort Nr. 236.)
- 982. Norge. Skagerrak. Ytre Ulvø S. Maagegrunden. Klokketønde udlægges.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/208. Kristiania 1912.)
Ved *Maagegrunden* vil der blive udlagt en Klokketønde. *Maagegrunden*: 58° 06' N. 8° 14' E.
(Kort Nr. 236.)
- 983. Norge. Vesteraalen. Risøysund (Risøysund.) Uddybning. Advarsel.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/163 og 164. Kristiania 1913.)
I *Risøysund* foretages Uddybningsarbejder. Uddybningsstartøjet fører en rød Ballon eller en rød Lanterne paa den Side, paa hvilket det skal passeres. Man anmodes om at iagttage Forsigtighed ved Passage. Dampskibe skal fløjte i betimelig Tid og mindste Part. Man maa ikke stole paa, at Afmærkningen er paa Plads. *Risøysund*: 68° 58' N. 15° 41' E.
- 984. Norge. Søndmøre. Harø. Fyr tændt.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/209. Kristiania 1913.)
Ved *Stenshavn* paa *Harø* kan brænde en privat Lanterne. *Stenshavn*: 62° 46 1/4' N. 6° 28 1/2' E.
- 985. Danmark. Nordøen. Horns-Rev. Søren Bovbjergs-Dyb. Lystøndes Synsvide og Lysevnede.**
I Løbet af 1913 forandres *Søren Bovbjergs-Dyb S.* Lystøndes Synsvide og Lysevnede til 6 Sm. 55° 31' (24") N. 7° 56' (05") E.
(Fyr-Fort, Nr. 32.)
- 986. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Havnearbejder.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1368. Berlin 1913.)
Paa E.-Siden af Indløbet til *Cuxhaven* ny Havn udføres nogle Arbejder. Indløbet er for Tiden kun 70 m bredt og begrænses mod W. af Havnehovedet, mod E. af en Pælegruppe, hvorfra der vises et rødt Flag eller en rød Lanterne. Ved Besejling af Havnen skal den største Forsigtighed udvises. Større Skibe bør kun passere ved stille Vande og med Assistance af Bugserbaad. c. 53° 52 1/4' N. 8° 43 1/4' E.
- 987. Tyskland. Jade. Minsener Sand Fyrskib atter udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1315. Berlin 1913.)
Minsener Sand Fyrskib er atter udlagt. c. 53° 49' N. 8° 05' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/529. København 1913.)
- 988. Holland. Eierlandsche gat. Vliehors. Robbebol. Baake nedlagt.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 119/1113. 's-Gravenhage 1913.)
Robbebol Baake er nedlagt. c. 53° 13' N. 4° 52' E.
(Kort Nr. 180.)
- 989. Holland. Schelde. Afmærkning forandret. Møller eksisterer ikke mere.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1319. Berlin 1913.)
I *Hammen* er følgende Forandringer foretaget:
Stumptønde 3 ligger nu i 10,5 m Vand paa 51° 39' 54" N. 3° 51' 24" E. og Stumptønde 4 i 11,5 m Vand paa 51° 39' 21" N. 3° 51' 34" E.
Flawers Mølle paa 51° 40' 52" N. 3° 51' 22" E. og den gamle Mølle NW. for *Zeeriksee* paa 51° 41' 19" N. 3° 49' 51" E. eksisterer ikke mere.

- 990. Belgien. Nieuport. Vandstands Signalstation flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1320. Berlin 1913.)
Dagsignalerne for Vandstanden ved *Nieuport* Havn gives nu fra en Mast, som skaar tæt W. for Taarnet, hvortra Natsignalerne for Vandstanden gives. 51° 09' 11" N. 2° 43' 24" E.
- 991. England. Medway Sheerness. Garrison Punt. Taagesignal forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 718. London 1913.)
Omtrent den 12te Juni 1913 nedlægges Taagesignalet, som lejlighedsvis gives med Gongong fra *Garrison Punt*.
Fra en Station uden for Fortet tæt ved det røde Fyr gives fremtidig Taagesignal med Horn, 3 Stød hver 30^s, Stød 2 s, Pause 1 s, Stød 7 s, Pause 1 s, Stød 2 s, Pause 17 s. 51° 26³/₄' N. 0° 44³/₄' E.
- 992. England. Lowestoft. Inner Shoal Tønde flyttes og ombyttes.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 694. London 1913.)
Omtrent den 22de Juni 1913 flyttes *Inner Shoal* sort og hvid tærnede Tønde c. 90 m E. efter og ombyttes med en sort og hvid tærnet Lystønde, som viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s, 52° 28¹/₂' N. 1° 46¹/₂' E.
(Kort Nr. 180.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 993. England. Penzance Bugt. Newlyn. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 714. London 1913.)
Den S.-lige Mole ved *Newlyn* er under Forlængelse. Arbejdsstedet er afmærket med 2 røde, faste Fyr (det ene c. 2 m over det andet). 50° 06' N. 5° 32¹/₂' W.
- 994. England. Milford Haven. East Penmar Point. Oplysning om Fyr.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 708. London 1913.)
Fyret paa Yderenden af Pieren viser rødt, fast Lys. 51° 41¹/₄' N. 4° 58¹/₂' W.
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**

- 995. Nova Scotia S.-Kyst. Lockeport. Laurier Roek. Klokketønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 36/124. Ottawa 1913.)
Den 1ste Juli ombyttes Klokketønden paa W.-Siden af *Laurier Roek* med en rød Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Lys med Formørkelser. 43° 41' 10" N. 65° 05' 40" W.
- 996. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Mamaroneck. Delancey Punt. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1408. Washington 1913.)
En vandret stribet Spirtønde er udlagt i c. 3,2 m Vand ud for *Delancey Punt*, 40° (misv. NE. ³/₈ E.) fra *Larchmont Harbor* Fyr og 173° (misv. S. ¹/₄ W.) fra Kanten af *Namhook Punt*. *Larchmont Harbor* Fyr: 40° 55' 03" N. 73° 43' 52" W.
- 997. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1412. Washington 1913.)
Fenwick Island Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hvert Minut, Lys 50 s, Mørke 10 s. 38° 27' 04" N. 75° 03' 18" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/2882. København 1912.)

- 998. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thomas Point Shoal Fyr NE. Vrag borttaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1415. Washington 1913.)
Vraget af Skonnerten *Herbert D. Maxwell*, som var sunket c. 2 Sm NE. fra *Thomas Point Shoal* Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Thomas Point Shoal* Fyr: 38° 53' 56" N. 76° 26' 10" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/1004. København 1912.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 999. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. George Sund. Crooked River Fyr forandret og Bifyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1422. Washington 1913.)
Crooked River Fortfyrt er forandret til et rødt, fast Fyr og flyttet c. 0,6 Sm SE. efter i Fyrhøns Rejning til c. 29° 49' 04" N. 84° 41' 44" W.
Paa *Crooked River* Bagfyrt er der ud mod Søen tændt et hvidt, fast Bifyr. Flammens Højde: 21 m. Bagfyret er i øvrigt uforandret.
- 1000. Porto Rico S.-Kyst. Yabucoa. Grund fundet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 20/1424. Washington 1913.)
I den N.-lige Del af *Yabucoa* Havn er fundet en Grund med 2₁ m Vand, 283¹/₂° (misv. W. t. N. ³/₈ N.) fra Kanten af *Point Guaymas* S.-Ende og 25¹/₂° (misv. NE. t. N. ¹/₂ N.) fra Kanten af *Poimt Quebrada Honda*. 18° 03' 37" N. 65° 48' 58" W.
- 1001. Rio de la Plata. Farallon. Oplysning om Lystønder.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 20/1349. Berlin 1913.)
Ved den 8, s m dybe, gravede Rende over *Farallon* Barre ligger nu følgende Lystønder:
A. Paa W.-Siden. 1) En sort Lystønde, der viser grønt, fast Lys, 2,0 Sm 334¹/₂° (misv. NW. t. N. ¹/₄ N.) fra Fyret paa Øen *Farallon*. 2) En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys 1,88 Sm 270° (misv. W. ¹/₂ S.) fra samme Fyr. 3) En sort Lystønde, der viser grønt, fast Lys, 2,75 Sm 196¹/₂° (misv. S. t. W.) fra samme Fyr. 4) En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, 3,95 Sm 187° (misv. S. ¹/₈ W.) fra samme Fyr.
B. Paa E.-Siden. 5) En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, 2,53 Sm 335° (misv. NW. t. N. ³/₈ N.) fra samme Fyr. 6) En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, 1,64 Sm 314° (misv. NW. ¹/₂ W.) fra samme Fyr. 7) En rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser, 1,2 Sm 270¹/₂° (misv. W. ³/₈ S.) fra samme Fyr. 8) En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, 1,6 Sm 215¹/₂° (misv. SW. t. S. ¹/₄ S.) fra samme Fyr. 9) En rød Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser, 4,0 Sm 185° (misv. S.) fra samme Fyr. 10) En rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys, 5,55 Sm 189° (misv. S. ³/₈ W.) fra samme Fyr. Fyret: 34° 28' 40" S. 57° 55' 35" W.
- VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**
- 1002. Spanien. Barcelona. Mole opføres.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 22/1327. Berlin 1913.)
I *Barcelona* Havn bygges en Tvevmole ved E.-Bølgebrøderens Forlængelse. Stedet er afmærket med 2 Tønder, som ligger 35 m fra hinanden og 120 m fra Bølgebrøderen. Paa den N.-lige Tøndes Plads skal et Fyr tændes. 41° 21¹/₂' N. 2° 10' E.
- 1003. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Indløb midlertidig spærret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 707. London 1913.)
Løbet mellem *Sancta Teresa Punt* og Bølgebrøderens E.-lige Hoved er paa Grund af Arbejdet spærret for Trafikken.
Sancta Teresa Punt Fyr: 44° 05' N. 9° 53' E.

De Indstævnte har trods Skønsmændenes Udtalelser paastaet, at »Storegut« ikke har været sin Opgave voksen. De gør gældende, at Slæbningen hertil Kjøbenhavn ikke har været til nogen synderlig Nytte for dem, og har paastaet sig frifunden mod at betale et mindre Beløb efter Rettens Skøn og med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Da Retten efter samtlige de oplyste Omstændigheder, derunder ogsaa det, at »Storegut« saa hurtig har slæbt et større Skib til Libau, maa gaa ud fra som utvivlsomt, at »Storegut« har været sin Opgave fuldtud voksen, og at Bugseringens Langsomhed navnlig maa skyldes de af Skønsmændene paapegede Forhold, da Aarsagen til, at Bugseringen blev afbrudt her, alene maa tilskrives Føreren af »Cervo«, og da den af Citanterne opstillede Fordring langt fra skønnes at være overdreven, naar henses til Indholdet af den indgaaede Kontrakt og den Tid, der er medgaaet for »Storegut«, vil der være at give Dom i Overensstemmelse med den nedlagte Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne bestemmes til 250 Kr.

Dom i S. S. Nr. 70/1912, afsagt den 18. Sepbr. 1912. Grosserer A. W. Colding mod A/S Det forenede Dampskibsselskab.

Under 8. Januar 1912 udfærdigede New York Central & Hudson River Railroad Co. et Konnossement angaaende Forsendelse af 150 Kasser tørrede Æbler fra Sodus i Nordamerika til Kjøbenhavn, saaledes at Forsendelsen skulde foregaa med Jernbane fra Sodus til New York, og med »Skandinavien-Amerika Linie«, der drives af de Indstævnte, fra New York til Kjøbenhavn.

Af disse 150 Kasser fremkom de 100 ad den i Konnossementet bestemte Vej, hvorimod de øvrige 50 Kasser fra New York afgik med en »Holland-Amerika Linie« tilhørende Damper til Holland, hvorfra de forsendtes til Kjøbenhavn med en, et hollandsk Dampskibsselskab tilhørende Damper »Leda«. Samtlige Kasser er derefter udliveret Citanten, Grosserer A. W. Colding, der legitimerede sig som rette Modtager af dem.

Da de sidstnævnte 50 Kasser fremkom senere end beregnet og derhos fremkom dels i beskadiget dels i repareret Stand, har Citanten, idet han har gjort gældende, at de Indstævnte ved at paatage sig en Deltagelse i Udførelsen af Transporten hertil maa, uanset at de delvis har ladet Transporten udføre af andre, være ham ansvarlig for den Skade, han har lidt, under nærværende Sag paastaet dem tilpligtet at betale ham en Erstatning af Kr. 214.12 tilligemed Rente heraf, indtil Betaling sker.

De Indstævnte har principalt begæret Sagen udsat, for at de kunne blive i Stand til at fremskaffe Oplysninger navnlig om Grunden til, at de 50 Kasser er forsendt ad en anden Vej end de 100 Kasser. Subsidiært — for det Tilfælde, at det maatte findes uden Interesse at fremskaffe saadanne Oplysninger — har de paastaet sig frifunden. Til Støtte for deres Frifindelsepaastand har de Indstævnte anført, at de ikke har noget Ansvar med Hensyn til Forsendelsen af de heromhandlede 50 Kasser, som de ikke har modtaget, og som de ej heller har paataget sig nogen Pligt til at transportere.

Den Omstændighed alene, at samtlige de paagældende Kasser i Følge det ovennævnte Konnossement skulde forsendes med en af de Indstævnte drevne Dampskibslinie, findes nu ikke at kunne medføre, at de maa bære Ansvar for Kasserens rigtige Fremkomst, og der er ikke oplyst noget, hvorfra det kunde sluttes, at de Indstævnte iøvrigt har paataget sig nogen Forpligtelse med Hensyn til Kasserens Forsendelse og rigtige Aflevering. Allerede som Følge heraf vil de Indstævnte — idet det saaledes bliver uden Interesse for nærværende Sag at søge de ovennævnte Oplysninger fremskaffet — være at frifinde for Citantens Tillale i denne Sag.

Efter Omstændighederne findes Citanten at burde godtgøre de Indstævnte Sagens Omkostninger med 75 Kr.

Fragtmarkedet.

Af de hjemgaaende Markeder ligger i Særdeleshed Sortehavet etc. meget mat, og Raterne er faldet yderligere i Ugens Løb, saa at de nu er nede paa et rigtig usselt Niveau, hvilket næppe bliver væsentlig bedre, førend den ny Høst kommer frem. Ogsaa La Plata er flov, men dog ikke i den Grad som Sortehavet, idet Raten paa Charter fra San Lorenzo Grænsen ikke er kommet under c. 15/ (lavest 14/6), som i Forbindelse med de udgaaende Kulfragter endnu levner en jævn Fortjeneste paa Rundturen. Hvorledes La Plata vil udvikle sig, er det selvfølgelig meget vanskeligt at udtale sig om, men hvis det skulde gaa som i Fjor, da var Raterne paa deres laveste i Midsommermaanederne og begyndte at stige i Begyndelsen af August. For Øjeblikket faar La Plata ingen Støtte fra U. S. som pr. Juni—Juli er temmelig stille ved en reserveret Holdning fra Befragternes Side, og i de fleste Retninger blev der akcepteret lidt lavere Rater. I Østersøen ligger Forholdene sundt og godt, idet der er et livligt Begær efter Tonnage, men da saadan er knap, har Rederne haft let Spil med at faa Fragterne drevet yderligere op. Der er ikke saa faa presserende Laster, for hvilke der kan faas særdeles gode Rater. Fra Nordbotten til Østskyst Kulhavn er der flere Ladninger Kortprops, som nu noteres 4/ à 5/ højere pr. Favn end blot for en Uge siden. Ogsaa Rusland har flere presserende Laster. Kulfragterne er i alle Retninger en Kende højere end for en Uge siden. Der blev i øvrigt i Ugens Løb fragtet som følger:

Østen. Soyabønner Vladivostok/U. K. eller Kontinentet 31/ én, 32/ to Havne, Annullering 30. Juni. Hvede to Havne Sydaustralien 32/ U. K. eller Kontinentet, option Lissabon 1/3 à 1/9 ekstra, Juni. Ris Saigon/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 29/ pr. 1.—15. August, Bordeaux og Nantes 32/6 pr. Juni—Juli. Rangoon og/eller Bassein/Antwerpen 25/ én, 25/6 begge Lastepladser. Mulmein og Akyab 25/6 til Kontinentet, 6 d. ekstra to Lossehavne, Juni—Juli. Palmekærner Madras Kysten/Marseille og/eller Nantes 27/ én, 28/3 begge Lossehavne, option Deltagning uafskallede til 52/6, »net terms«, Juni—Juli. Kurrahee/Birkenhead 16/, U. K., Kontinentet eller Antwerpen 16/6, »net terms«, Juni. Bombay/U. K. eller Kontinentet inkl. Frankrig (to Lossehavne) 21/ Dødvægtbasis. Annullering 5. Juli. For Erts betalles 20/ Bombay/Barrow pr. Juni.

Sortehavet etc. Korn Kherson. Nikolajeff eller Odessa (to Havne) 7/ Rotterdam, 7/6 à 7/9 Weseren eller Hamburg, 3 d. mindre Byg, Option Azow Lastning 1/ mindre, prompt (4,500—7,500). Kherson eller Nikolajeff 9/3 Hull og Leith (3,500) prompt. Sulina 8/6 à 9/ N. C. eller »any«, 6 d. ekstra Hamburg, Trondhjem/Kjøbenhavn Range 8/9 én, 9/ to, 9/3 tre Lossehavne, meget prompt. Erts fra Poti 9/9 Rotterdam, 10/ à 10/1½, Antwerpen eller Middlesbro (4,000—5,000 med 500—500 daglig), prompt. Nikolajeff/Cardiff 7/3 (4,500 med 2,000—600 daglig), prompt. Salt Arabat Bay/Pernau 16/: Juni—Juli.

Middelhavet etc. Erts 6/3 Talanta Kanalen/West Hartlepool, 6/3 Seriphos/Glasgow, 6/3 à 6/6 Venedig/West Hartlepool, 6/3 Carthagen/Middlesbro, 7/9 Maryport, 6/3 Almeria/Barrow, fri Despatch, alt for 4,000—5,000 Tons Baade pr. prompt. For Svovl fra Sicilien (to Pladser) til tre Pladser i Sverig 12/. Fosfat Sfax til Bordeaux og Nantes Fres 8 f. o. b. 1,000—300 daglig. For Erts fra Bilbao 5/6 West Hartlepool, 5/4½, Middlesbro. 5/3 Rotterdam, 5/ Newport.

Nordamerika. Deals Miramichi/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 55/. option Campbelton 52/6, Juli. Fra Pugwash betalles 53/9 pr. Juli. og samme Rate fra Pictou pr. August. Korn Baltimore/Lissabon eller Oporto 3/6 pr. Juni (23,000 Qrs.). Kul Norfolk 18/6 à 19/ Rio Janeiro (5,600—6,600), Juni—Juli. Tømmer fra Golfen (to Havne)/Rotterdam og to Havne Østkyst af U. K. 100/, Juni—Juli, fra én Lastplads 95/ Rotterdam direkte, 123/9 Genua, 152/6 River Plate. Paa Netto Char-

ter fra Golfen 14/6 til U. K. eller Kontinentet. Sukker fra Cuba 15/6 à 16/ til Liverpool, London eller Greenock, Juni—Juli. Paa Timecharter 6/6 à 7/6 Dødvægt for større Baade, enkelt Trip med Levering U. S. Tilbagelevering paa denne Side. For c. to Aars transatlantisk Fart 4/ eller lidt over, Levering og Tilbagelevering U. S.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 14/6 à 15/6 O. C., (— 6 d. direkte Havn), Juni—Juli, fra Buenos Aires eller La Plata 13/6, prompt. Bahia Blanca sluttede intet. Rosario/U. K. eller Kontinentet 15/ (4,400—4,500, ingen Reduktion), Liverpool direkte 14/ (5,600), Juni.

Østersøen. Fra St. Petersborg c. 32/6 pr. Favn Kortprops til Kulhavn paa Østkysten, c. 40/ Vestkysten, Mk. 25 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam, 28/ Østnorge, Frcs. 41—42 Terneuzen. Korn 1/3 Hvedebasis til Rotterdam, som ligeledes noteres fra Reval for en Ladning eller to. Fra Rigabugten til Ghent kan faas Hfl. 22—23 for Kappbjælker, Frcs. 46—47 Kortprops til Calais. For D. B. mindre Dellast Boards kan fra Riga faas 26/ à 27/ til Østkysten, 34/ Manchester, Hfl. 14 à 15 til Holland, Frcs. 35 Antwerpen, 38 Rouen eller Boulogne, 44 Bordeaux, 46—47 Nantes. For Kortprops fra Nordsverig eller Nordfinland til Østkyst Kulhavn er Raten nu steget til omkring 37/ for enkelte presserende Ladninger. Fra Kotka er betalt 28/ D. B. B. til London, prompt, endvidere Frcs. 90 Brahestad/Alicante (800 Stds. pr. September) og Frcs. 81 Bjælker etc. Finland/Aleksandria (2,100 Stds.) pr. Juli.

Kulfragterne. Fra Firth of Forth omkring 5/ god dansk Havn (1,200—1,500), 5/6 Kiel eller Wismar (2,000), 5/6 à 5/9 Kronstadt, 10/ à 10/6 Genua, Savona eller Livorno, 12/ Venedig. Fra Tynen eller Blyth er betalt 5/ à 5/3 Archangel, 5/7½ à 5/10½ Kronstadt, 6/ Bordeaux (2,100), 10/ Genua, 11/ Ancona, 11/ Palermo, 11/ Piræus (5,000), 11/ Port Said (4,600). Fra Hull eller Grimsby 5/6 à 5/9 Kronstadt, 5/6 Reval, 5/3 Rouen, 10/3 Barcelona, 19/ Buenos Aires (6,000). Fra Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt, 5/6 Kjøbenhavn, 7/4½ à 8 Lissabon, 9/ à 9/6 Genua, Frcs. 11 Marseille, 10¼ à 10½ Algier, 10/9 Barcelona, 11/3 à 11/6 Venedig, 10/ Port Said, 17/ Rio Janeiro (10,000 Tons Baad), 18/3 à 18/6 Montevideo, 19/3 à 19/6 Buenos Aires, 19/3 Bahia Blanca.

(Skrevel den 10. Juni 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles uforandret fra sidste Beretning, for Udfragter fra Bottenhavene og Finskebugten uden nogen Svingning i Raterne; Rusland har Brug for flere Sejlere for Oljekager samt nogle Trælaster, medens det er mat paa Kornlaster fra Danmark og Tyskland; Vestsverig har ikke saa faa Trælaster, hvoraf flere til Marocco til ret gode Rater, men denne Fart har kun liden Interesse for danske Sejlere. Østnorge er uforandret med flere Laster og lidt højere Noteringer for Islaster til England og Kontinentet.

Forholdene ligger saaledes ret tilfredsstillende og Tonagen meget spredt, saa at Konkurrencen ikke mærkes.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret for Kul, Clay og Foderstoffer, men der sluttes til forskellige Rater for Kul fra 8 til 10 £ pr. Keel fra Østbritannien til danske, norske og tyske Havne, alt efter Størrelse, Laste- og Lossepladser. Claylaster fra Cornwall er lidt højere til enkelte Havne i Rusland, medens Oljekager fra Frankrig er uforandret 13 à 14 Frcs. pr. Ton til skandinaviske Havne.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet i det væsentlige uforandret og meget stille. Nordtyskland har stadig kun ringe Udbud. Af Noteringer kan nævnes Königsberg 4 M., Colberg omkring 3½ M., Rostock 3½ M., Wismar 3¼ M. for svært Korn, hvorimod Stralsund, Greifswald intet noterer: Stettin slutter til 3½ à 4 M. til slesvigske og danske Havne. Hamburg er ogsaa overordentlig flov og slutter til Danmark for Korn 3¾ M. samt til Gefle for

Salt 5 M. Sverig er for Stenlasters Vedkommende flov fra de vestlige Pladser som Lysekil, Halmstad og Warberg, men uforandret fra Cartshamn og nærliggende Ladepladser med nogenlunde rigelige Udbud.

Danmark er fra Provinserne lige mat; derimod sluttede Kjøbenhavn ikke saa faa Skibe, særlig for Hvede og alle til Minimalrater, saaledes til Odense, Åhus, Aarhus 14 Øre, Randers 17 Øre, Trelleborg, Ystad 13 Øre, samt Klid til Hamburg 5½ M.; det er nu atter flovere derfra.

Fra Sø og Land.

Norges og Sverigs Folkemængde i 1912. Ved Folketællingen den 1. December 1910 udgjorde den tilstedeværende Folkemængde i Norge c. 2,358,000. Den i Norge hjemmehørende Folkemængde er imidlertid en Del større; ved Udgangen af 1910 udgjorde den c. 2,394,000 og ved Udgangen af 1911 c. 2,412,000. Paa Grundlag af Oplysningerne om Født og Døde samt ud- og indvandrede har det norske statistiske Centralbureau nu beregnet Landets hjemmehørende Folkemængde ved Udgangen af Aaret 1912 til c. 2,436,000. Befolkningsforøgelsen har i 1912 været noget større end i de nærmest foregaaende Aar paa Grund af Udvandringens stærke Tilbagegang. Til oversøiske Lande udvandrede fra Norge i 1912 godt 9,000 Mennesker imod 12,500 i 1911 og 19,000 i 1910.

Sverigs Folketal opgjordes pr. 31. December 1910 til 5,522,000. I 1911 og 1912 udgjorde Tilvæksten henholdsvis 39,400 og 42,400, saaledes at Folkemængden ved Udgangen af Aaret 1912 naaede c. 5,604,000. Ligesom i Norge har der i de sidste Par Aar været nogen Nedgang i Udvandretallet, som i 1912 udgjorde 18,000 mod 20,000 i 1911 og 28,000 i 1910.

(Statistiske Efterretninger.)

Stor Fortjeneste paa et Sejlskib. En gammel russisk Bark, »Clan Mac Farlane«, paa 1,466 Tons, afgik i Begyndelsen af dette Aar fra Columbia Floden til Durban i Syd-Afrika med en Ladning Tømmer. Skibet var oprindeligt bygget med en Bekostning af £ 15,000, men blev ved Formindskelsen af den britiske Sejlskibstonnage for nogen Tid siden købt af en russisk Reder for £ 3,000. Nu havde Skibet omtrent 1,400,000 Fod Tømmer om Bord, for hvilke Fragten vilde blive c. £ 5,200 for denne Rejse, eller omtrent det dobbelte af hvad Skibet havde kostet. Udgifterne til Rejsen var anslaaet til c. £ 1,600, saaledes at Rederens Nettofortjeneste kan anslaaes til c. £ 3,600.

»Shipp. Gaz.«

Sangfugle paa et Vrag. En Overraskelse mødte nogle Folk, som efter den danske Damper »G. Koehs« Stranding sidste Vinter nær ved Aberdeen, ved hvilken Lejlighed syv Menneskeliv gik tabt, entrede ud over Klipperne til det strandede Skib, idet de, da Kahytsdøren blev sprængt, blev modtaget med et Kor af Fuglesang fra et Dusin Kanariefugle i Bure. I Kahytten fandt man ogsaa Skibets Hund, som maatte bringes i Land med Magt.

»Shipp. Gaz.«

En Kvinde som Skibsfører. Jagt »Thora Emilie«, hjemmehørende i Langøre paa Samsø har, i Følge »Aarhus Amtstidende«, en 75-aarig Kvinde, Ane Margrethe Mikkelsen, der har læret til Søs i 45 Aar, til Skipper. Jagten sejler med Tang til Aarhus. Ude ved Langøre Strand, hvor Tangen fiskes, er den gamle Kvinde selv med til at skraabe eller trawle Tangen ind og tørre den, for senere i Sommermaanederne at afsætte Tangen til Sadelmagere i Aarhus. Den flinke Skibsfører haaber at kunne sejle mange Aar endnu.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wains Skibsværft afholdtes den 7. ds. en vellykket Prøvetur i Sundet med Det østasiatiske Kompagnis store, ny Dieselmotor Skib »Annam«.

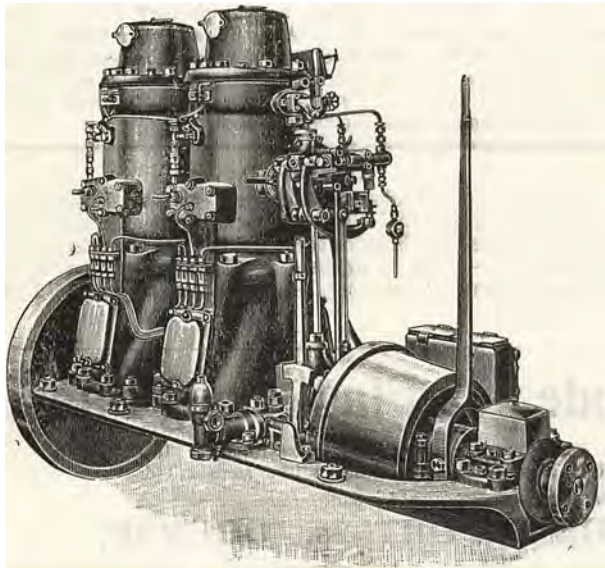
Skibets Dimensioner er: Længde 410', Brede 55' og Dybde 38' 6", Displacement 13,200 Tons, Bæreevne 10,000 Tons og Hestekraft 3,000 I. H. K.

Skibet er udstyret med elektriske Spil, elektrisk Styreapparat og traadløs Telegraf. Det har Plads til enkelte 1ste Klasses Passagerer i smukt udstyrede Kamre.

Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 13 Knob, hvilket er mere

end kontraheret, og straks efter Tilbagekomsten gik »Annam« over i Frihavnen for at paabegynde Indladningen af Gods til Østasien.

I Prøveturen deltog Repræsentanter fra begge Selskaber samt flere udenlandske Ingeniører, der er interesseret i Bygningen af Dieselmotorer.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøv
København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omsetybare.

h. n. repræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kaskö 7./6. — Amalienborg ank. Petersborg 6./6. — Brattingsborg ank. Pensacola 7./6. — Børglum pass. Las Palmas 31./5. — Dansborg ank. Huelva 3./6. — Elsborg afg. Garston 5./6. — Esrom ank. Braila 21./5. — Flynderborg ank. Newcastle 7./6. — Frederiksborg afg. Savona 5./6. — Guldborg afg. Petersborg 7./6. — Gurre afg. Bona 31./5. — Hammershus afg. Albany 4./5. — Harrilsborg ank. Kronstadt 2./6. — Hundborg pass. Terneuzen 7./6. — Jelling afg. Caïmanera 5./6. — Jømsborg ank. Southshields 8./6. — Jørgshoved pass. Moji 8./6. — Jægersborg ank. Terneuzen 8./6. — Kallundborg ank. Tunis 1./6. — Kalø ank. Newport 24./5. — Klampenborg afg. Kristinestad 7./6. — Kronborg ank. Marseille 4./6. — Lejre pass. Kertch 6./6. — Marselisborg afg. Rosario 29./5. — Næsberg afg. Petersborg 5./6. — Randelsborg ank. Kronstadt 5./6. — Silkeborg ank. Liverpool 4./6. — Skanderborg ank. Rotterdam 9./6. — Skodsborg pass. Ushant 8./6. — Spigerborg afg. Ghent 8./6. — Stegelborg pass. St. Thomas 28./5. — Stjerneborg ank. København 7./6. — Søborg afg. Cardiff 7./6. — Taarnborg ank. Sunderland 6./6. — Ulfborg ank. Huelva 5./6. — Uranienborg afg. Graunemouth 7./6. — Vordingborg afg. Thamshavn 5./6. — Ørkild ank. Nizza 7./6.

Det asiatiske Kompagni. Samui afg. Nørresundby 7./6. udg. — Bintang afg. Port Said 6./6. hjemg. — Bandon ank. Bangkok 2./6. udg. — Pangan ank. København 3./6. — Selandia afg. Colombo 6./6. udg. — Jutlandia pass. Ushant 8./6. udg. — Siam afg. Singapore 5./6. udg. — Annam ank. Nørresundby 10./6. udg. — Cathay afg. Karatsu 10./6. hjemg. — Indien pass. Perim 5./6. hjemg. — Tranquebar ank. Antwerpen 30./5.

udg. — Chumpon ank. Hernesand 8./6. udg. — Kina ank. Vancouver B. C. 7./6. hjemg. — Arabien afg. Coronel 23./5. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas 30./5. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 1./6. udg.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Petersborg 6./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 5./6. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Archangel 22./5. — Russ, Petersen, afg. Campbellton 4./6. til Limerick. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fé 12./5. til Petersborg. — Excellence Plecke, Tannebak, ank. Bergen 6./6. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 4./6. til Glasgow. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 9./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 6./6. til Belfast. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Santa Fé 8./6. til Kontinent. — Nowa, Dahl, ank. New Richmond 27./5.

Vesterhavet. Fylla, Brinch, pass. Holtenau 8./6. for Neufahrwasser. — Marie, Nielsen, ank. Alicante 8./6. — Nora, Lauritsen, pass. Helsingør 7./6. for Petersborg. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 7./6. for Rabat. — Nerna, Degn, afg. Ardrossan 7./6. til Seydisfjord. — Inger, Schiff, ank. Sikeå 7./6. — Dagmar, Skou, ank. London 7./6. — Stella, Larsen, afg. Nantes 6./6. til Hull. — Rigmor, Uldall, pass. Hanstholm 5./6. for Sevilla. — Nautik, Nielsen, afg. Portland 3./6. til Barcelona. — Nordsoen, Gram, afg. Cardiff 9./6. til Gaudia. — Bodil, Jensen, afg. Hargshamn 9./6. til Valencia. — Karla, Nielsen, afg. Hofvid 9./6. til Aviles. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 9./6. for Huelva. — Ellen, Hansen, ank. Blyth 9./6. — Gerda, Iversen, ank. Rabat 4./6. — Nexos, Basse, ank. Aalborg 9./6. — Laura, Lund, ank. Grimsby 9./6. — Olga, Christensen, ank. Mariagerfjord 8./6. — Ulla, Hansen, ank. Fowey 3./6.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk afg. Kjøbenhavn 7./6. — Chassie Mærsk ank. Boness 24./5. — Eleonora Mærsk ank. Bougie 4./6. — Hulda Mærsk ank. West Hartlepool 6./6. — Laura Mærsk afg. Cardiff 8./6. — Lexa Mærsk ank. Petersborg 7./6. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 8./6. — Sally Mærsk afg. Archangel 8./6. — Høneborg ank. Boness 6./6.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Hull 7./6. — Sara, Jensen, afg. Blyth 7./6. — Helene, Sørensen, afg. Frederikshavn 11./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Blyth 6./6. — Valborg, Hansen, afg. Yxpila 4./6. — Sjølland, Svarrer, afg. Ghent 8./6. — Etrid, Hansen, ank. Libau 1./6. — Agnete, Dam, afg. Riga 6./6. — Gunhild, Hansen, afg. Rouen 7./6. — Hermia, Farup, afg. Santander 10./6. — Alice, Jørgensen, ank. Mariager 7./6.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Bathurst 4./6. — London, Bom, afg. Alexandria 5./6. til Konstantinopel. — Paris, Tholander, afg. Brahestad 5./6. til Cardiff. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 1./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Demerara 5./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Libau 2./6. — Roma, v. Thun, pass. Kjøbenhavn 4./6. for Manchester.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Baltimore 31./5. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 9./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Ayr 7./6. — Svend, Schmidt, ank. Terneuzen 9./6. — Urania, Clausen, pass. Gibraltar 6./6.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Salumbal 30./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Sundsvall 1./6. — Holland, Poulsen, ank. Lovisa 4./6. — England, Andersen, ank. Terneuzen 8./6.

Dansk-hølgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. New York 4./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 2./6. — Europa, Hansen, afg. Sundsvall 31./5. — Frankrig, Friis, afg. Tampico 8./5. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 21./5.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Valencia 4./6. — Alf, Clausen, ank. Dordrecht 9./6.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 8./6. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Riga 7./6.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Lovisa 8./6. — Nelly, Scubert, ank. La Rochelle 9./6. — Fanny Eriksen, ank. Lissabon 6./6. — Lilly, Bang, ank. Sevilla 10./6. — Alexy, Sørensen, ank. Newcastle 9./6. — Dagny, Clausen, ank. Lübeck 7./6. — Mary, Duhn, afg. Libbin 10./6. til Petersborg.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Odense 6./6. — Thorvaldsen, pass. Kjøbenhavn 10./6. — Nordpol, Holst, ank. Luleå 6./6.

Havet. Egen, Mathiesen, ank. Kronstadt 7./6.

Orion. Erik, Hansen, ank. Leith 7./6.

Turo. H. A. Hansen, Hansen, ank. Libau 4./6.

Æra. Enighedem, Jensen, ank. Kotka 1./6. — Emanuel, Svane, ank. Karrebæksminde 8./6. — Energi, Jensen, ank. Søderhamn 3./6. — Erindring, Nielsen, ank. Hull 5./6.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 3./6. — Magnus, Hansen, ank. Ronneby 4./6. — Veset, Kofod, ank. Northshields 7./6. — Kastor, Møller, ank. Kalmar 7./6. — Lilli, Holm, ank. Karlskrona 8./6.

Svendborg. Apollo, Nielsen, ank. Reykjavik 3./6. — Anna, Fisker, ank. Warkworth 3./6. — Rosing, Larsen, ank. Courselles 6./6. — Fulvia, Petersen, ank. Haarbøllebro 6./6. — Gefion, Lund, ank. Kemi 6./6. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 5./6. — Ludvig, Jørgensen, ank. Borgå 6./6. — Carl, Clemmensen, ank. Carlshavn 8./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Carlshavn 7./6. — Erhardt, Malling-Larsen, ank. Stockholm 9./6. — Christian, Jørgensen, ank. Kotka 8./6. — Leif, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 9./6. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 9./6. — Dagmar, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 9./6. — Clytia, Jensen, ank. Harnæs pr. Gelle 10./6. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Shura 10./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Harburg 10./6. — Ariel, Ravnemose, ank. Skeletta 10./6.

Æra. S. L. Weber, Christensen, ank. Trångsund 2./6. — Sofie, Møllmann, ank. Dysart 2./6. — Yrsa, Hansen, afg. Inverkeithing 2./6. til Saffi. — Kastor, Albertsen, ank. Randers 2./6. — Sejerskransen, Friis, ank. Göteborg 2./6. — Albertha, pass. Dungeness 30./5. ostg. — Hamlet, Rasmussen, ankommet New Foundland. — Johanne, Hansen, ank. Ransgate 3./6. — Anne, Hansen, ank. Sølvshørg 2./6. — Kristine, Rasmussen, ank. Bandholm 2./6. — Norden, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 3./6. for Casablanca. — Salvador, Sand, ank. Kjøbenhavns Red 3./6. for Southampton. — Ariel, Christensen, ank. Harwick 3./6. — Valborg, Ohlsen, ank. Nordfjord 3./6. — Kiane, Chri-

stensen, ank. London 3./6. — Marthing, Friis, ank. Kjøllefjord 4./6. — Ami, Christensen, ank. Medvaag 4./6. — Gloria, Fabricius, ankommet Kirekaldy. — Marie, Raahauge, ank. Frederikstad 5./6. — Vega, Petersen, ank. Kolding 5./6. — Vega, Ohlsen, ank. Woolwick 5./6. — Adjutor, Kock, ank. Flekkefjord 5./6. — Inverurie, Friis, ank. Swinemünde 5./6. — Mindet, Rasmussen, ank. Karrebaksmünde 5./6. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Falkenberg 6./6. — Mariane, Petersen, ank. Råå 6./6. — Amalia, Andersen, ank. Danzig 5./6. — Ansgar, Jørgensen, ank. Falmouth 5./6. — Nanna, Østermann, ank. Nykjøbing 6./6. — I. A. Kromann, er afg. Hartlepool til Borgå. — Christine, Rasmussen, ank. Stege 6./6. — Kristian, Nielsen, ank. Swinemünde 7./6. — Venus, Weber, ank. Swinemünde 7./6. — Merkur, Christensen, ank. Nyland 7./6. — Signe, Hansen, ank. Larvik 7./6. — Hjalmar, Christoffersen, afg. Marstal 7./6. til Sverig. Ægir, Winther, ankommet Sundsvall. — Lauritz, Folmer, ank. Strynø 8./6. — Arietis, Andersen, ank. Liban 8./6. — Mester, Petersen, ank. Karlskrona 7./6. — Marstal, Hansen, ank. Skælskov 7./6. — Bertha, Madsen, ank. Sønderborg 7./6. — Levi, Bager, ank. Swinemünde 7./6. — Alf, Hansen, ank. Pillau 8./6. — Bien, Petersen, ank. Odense 8./6. — Anna, Hansen, ank. Liban 8./6. — Argus, Jensen, ank. Carnasvan 9./6. — Venus, Jensen, ank. Stokkseyri 9./6. — Tyro, Hansen, ank. Sundsvall 9./6. — Niels, Christensen, ank. Stolpmünde 8./6.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 12. Juni 1913. — Nogle Sammenligninger mellem Brædde-, Længde- og Højdemetoden. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibselterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5214.

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de Septbr. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag: Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Wald. Petersens
Køudsalg,
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.



Kakerlakkerpulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH.

Large Stock of Best Durham, and Northumberland Coals always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY OR NIGHT INCLUDING SUNDAYS AND HOLIDAYS.

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., LTD., PORTLAND.
THE DARTMOUTH COALING CO., LTD., DARTMOUTH.

(Contractors to the Admiralty and all important Lines and Tramp Owners.)

CABLES

»Promptude — Portland« »Despatch — Dartmouth«.

Agent in Denmark,

A. F. HOVMAND,
COPENHAGEN, B.

Muddermaskine tilsalg.

En Muddermaskine, godt vedligeholdt og veludhalet med tilhørende Pramme, er til Salg. Maskinen kan ses i Virksomhed hver Dag.

Henvendelse til

Motorbaadfører **E. GUNNERSEN**,

Nakskov. — Tlf. 461.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling paa Hotel Postgaarden i Nyborg **Lørdag den 28. Juni 1913**, Fmd. Kl. 12.

Dagsorden m. m. vil senere blive bekendtgjort.

P. B. V.

C. P. LUND,

Formand.

Motorbaad ønskes til Leje.

Et stærktbygget Fartøj med kraftig Motor, 4 Køjpladser, med eller uden Sejl, ønskes til Leje i August Maaned.

Man bedes henvende sig til „Kjøbenhavns Lodseri“, Toldboden.

VÆGGELUS. Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Grind der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 27 St. Tlf. Byen 2496 „Toxin“ er et udmærket Middel mod Røtter og Mus.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

Ingen Vidværelse.

Bedre Styreevne. Ingen

forsøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver foreget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Juni 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	110 ¹ / ₄ — ³ / ₄	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
Danmark	106 ¹ / ₂ — ³ / ₄	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Norden	113 ¹ / ₄ — ³ / ₄	113 ¹ / ₂	113 ³ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	113 ³ / ₄ —114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Dannebrog	125 — ³ / ₄	125 ¹ / ₄	125 ³ / ₂
Skjold	101 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	101 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
Urania	37 ¹ / ₂ —38	37 ³ / ₄	38 ¹ / ₄
Neptun	121 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	121 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	121 ³ / ₄ —122	121 ³ / ₄	122
Højmdal	—	123	123 ¹ / ₂
Østasiatiske	127 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	127 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	121 ³ / ₄ —122	121 ³ / ₄	121 ³ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbrie	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	76 — ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uops. Stats.	82 ¹ / ₂	82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.	—	82 ³ / ₄	82 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvn.s Kreditf.	—	89	91
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie.	—	93	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1.	—	94	96
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.	6.	88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7.	—	90 ¹ / ₄	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk.	3.	92 ¹ / ₄	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.	9.	90 ¹ / ₄	91

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Privatbank	103 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	103 ¹ / ₂	103 ³ / ₄
Landmandsbank	137 — ¹ / ₂	137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂
Handelsbank	—	141	141 ¹ / ₂
Grundejerbank	12	12	12 ¹ / ₂
Burm. & Wain	86 —85 ³ / ₄	85 ³ / ₄	86
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkertabr.	228 —229	228 ³ / ₄	229 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	210 ¹ / ₄ —211 ¹ / ₄	211	211 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 11. Juni 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.23	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.20	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d 10 Juni 1913.

Russiske Noter	211.40
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	86.75
3 ⁸ / ₁₀ ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	86.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	95.80
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	98.90
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	92.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbue Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 212,000, „Danmark“ 52,000, „Norden“ 144,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 132,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 16,000, „Dampskib. af 1896“ 68,000, „Højmdal“ 40,000, „Gorm“ 76,000, „Neptun“ 64,000, „Dansk-russisk“ 145,000, „Østasiatisk“ 148,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningerne

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Cobensure. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256

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.: „Danskelløvd“. Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og s lidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Meralstøberi,
Danmarks-gade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2285x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

Cuprinol

— bedste Impræneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr. „Smith.“ **Hans Smith.** Telegramadr. „Smith.“ Cronstadt.
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt, Rusland.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Beden eller Havnens.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Overrettelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

HUSK at

JENS KJELDSEN

fører alt Herreekvipering paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus

Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
ARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kod og Delikatessevarer til
Skibsproviantering
Hurtigt og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforretning ved Havnens.

CHRISTIAN THEIL
Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014 J. P. Nielson, Slots-g. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteværingshandel.
Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR
Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.).

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Ressager (sp. Søager).

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76.
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
**Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.**

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søn's Eftflg.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBO & G.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henbørende til
Nuridens billigere Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: **Cadenius.**

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4920. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinet's Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

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.
Carlsbøttermøen, Kjøbenhavn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

LOVERIDGE'S SKIBSBUNDPUMPE.

Opnaaede Fordele:

Solid Messing Cylinder, som ses fra Ydersiden.
Drejede Messingpille og Metalringer.
Pakket Stempel, som er meget varigere og mere økonomisk end Gummi Pistoner.
Delene kan fornyes, da de ikke er støbt i et.
Flansjede Rørforbindelse for flansjede smedbart Jærnrør.
Store Vandledninger og kraftig Ryk.
Stærk og solid Model.



LOVERIDGE Ltd., CARDIFF.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Juni 1913.

20. 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
Manilla - Wirrope
Redningskrandse og Redningsbælter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
Lagre for Export:
Indlæve, Frilhaven. Telefon 5492.
Toldboden. Frilager Nr. 11.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.</p>	<p>Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

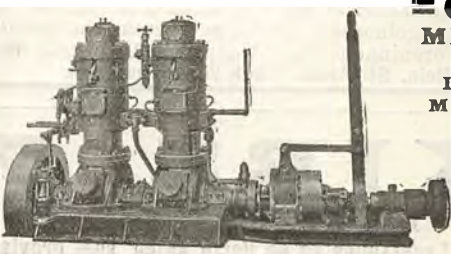
**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
Vesterbrogade 25
Telf. 6138
Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Mobler og Sengetøj.
Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**



**TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN**

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mæk. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
NyØstergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

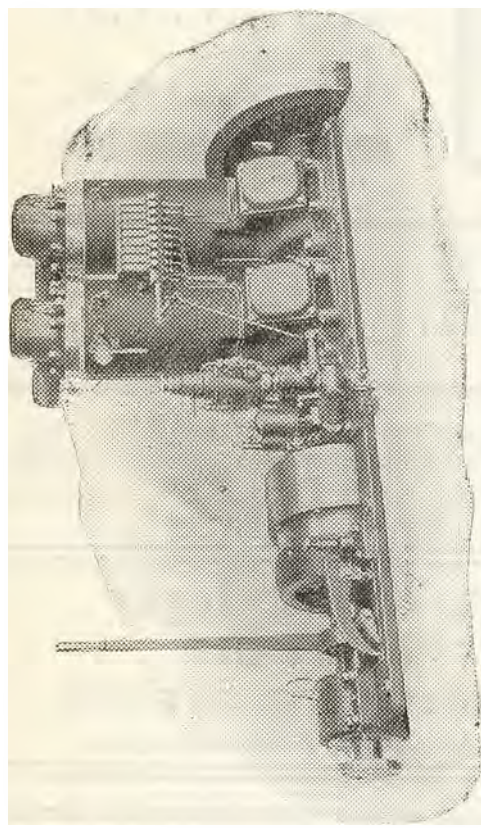
Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.
Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejners Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raaflemotor.
Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftssikker.
Påvisning. Normalstørrelser 5-200 HK. Aarsproduktion 10,000 HK.
Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K.
Tlf. 1821 — 3333.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, d. 19. Juni 1913.

Fra Bestyreren af »The Baltic and White Sea Conference«, Hr. J. F. Myhre, har vi modtaget følgende:

Russisk Adresse-Kommission. Den Deputation, der har været udsendt fra »The Baltic and White Sea Conference« for efter Indbydelse af det russiske Handelsministerium at deltage i et Møde i St. Petersburg, er nu kommet tilbage, og dens Medlemmer har al Grund til at være tilfreds med Resultatet af deres Mission. Til Mødet, som blev afholdt i det russiske Handelsministerium, var sammenkaldt c. 70 Personer, hvoriblandt befandt sig Repræsentanter for Handelsministeriet, Finansministeriet, Justitsministeriet, Rigskontrollen: for Børs-Komiteerne i Petersborg, Reval, Riga, Libau, Pernau, Windau og Archangelsk, for den frivillige Flaade samt for de forskellige russiske Dampskibsselskaber og private Redere. Mødet var under Forsæde af Ministerens Adjoint, Hans Ekscellence Virkelig Statsraad P. L. Bark.

Der fandt en meget indgaaende Diskussion Sted, under hvilken begge Parter — Børs-Komiteerne og Skibsrederne — fik Anledning til at fremsætte deres Synspunkter. Medens Børs-Komiteerne paastod, at Adresse-Kommissionen var en gammel etableret Skik, som gik over 100 Aar tilbage i Tiden og ikke derfor kunde afskaffes, erklærede Konferencens Delegerede, at Adresse-Kommissionen, saaledes som den paalvinges af de russiske Børs-Komiteer er uberettiget, og imødegik samtidig Komiteernes Paastand om, at Adresse-Kommissionen beregnedes som en Ækivalent for ydede Tjenester.

Konferencens Delegerede fastslog, at Adresse-Kommission var en Udgift, for hvilken intet tilsvarende blev ydet.

Det russiske Handelsministerium havde allerede udtalt i en tidligere udfærdiget Rapport om Adresse-Kommission, at eftersom The Baltic and White Sea Conference gennem Oprettelsen af Baltcon Certepartiet havde formaaet Kul-Importørerne til at afstaa fra deres Krav paa Adresse-Kommission, saa var der ingen Grund for Kul- og Trælast-Eksportørerne til ikke at gøre det samme. Dette blev igen udtalt paa Mødet, idet Repræsentanten for Handelsministeriet henstillede til Børs-Komiteerne at forsøge paa at komme til en Ordning med Skibsrederne ved enten at afskaffe Adresse-Kommissionen eller faa den reduceret.

Det blev yderligere erklæret af Regeringens Delegerede, at den Bestemmelse i § 1 i Libau Børs-Usancen, i Følge hvilken Adresse-Kommission skal betales, selv om Certepartiet bestemmer det modsatte, er ulovlig. Dette blev ogsaa indrømmet fra Børs-Komiteernes Side samtidig med, at det blev oplyst, at Libau Børs-Usancen er for nærværende under Revision, og at nævnte Bestemmelse vil blive udtaget af samme.

En Rapport over Forhandlingerne vil nu blive forelagt det russiske Handelsministerium, og Sagen vil derefter blive videre forfulgt.

Undervandssignaler. Et nemt Apparat til at høre Lyden fra Undervandssignaler med uden at have Mikrofon, beskrives af Kaptajnen paa det tyske Dampskib »Hohenlohe«, som selv har prøvet det flere Gange, saaledes:

Stop Maskinen til Skibet ligger helt stille, og fir da en Træstang c. 2 Tommer i Kvadrat omtrent 10 Fod ned i Vandet efter først at have surret et Merlespiger til Stangen med et Stykke Staaltraad. Tag derpaa en stor Træske, sæt Skaffet fast imod Stangen og hold Øret tæt til det hule af Skeen.

Føreren af ovennævnte Damper beretter, at han paa denne Maade har hørt en Undervandsklokke i 8 Sømils Afstand, samt at han, ved først at lytte ved den ene Side af Skibet og derefter ved den anden, har faaet et meget

godt Begreb om den Retning, hvorfra Lyden kom. Den Mand, der først beskrev denne Metode for vedkommende Skibsfører paastod, at det ogsaa var muligt paa denne Maade at høre Skruen fra en Damper, som nærmede sig.

Før at udfinde den mest følsomme Form, bør man prøve med Træstokke af forskellig Længde og Tykkelse. Det er muligt, at der vil kunne opnaas gode Resultater ved at benytte en Aare med en hul Genstand af Tin eller andet Materiale surret til Enden af Haandtaget, og at man ved at dreje Aaren, saaledes at Bladet vendes mod forskellige Retninger, vil kunne faa et godt Begreb om Lydens Retning, idet Lyden sandsynligvis vil blive stærkest, naar Bladet danner en ret Vinkel med Linien til Lydfrembringeren.

Det meteorologiske Institut i Washington anmoder alle, som gør Forsøg i denne Retning, om at give Meddelelse om den Metode, der er anvendt, og de opnaaede Resultater.

(»Norg. Hand. og Sjøfartst.«)

Uklare Baadtaljer. Hvis man om Bord er nødt til at have mere end én Baad under samme Par Davider, da opstaar let det Spørgsmaal: Hvorledes skal man undgaa at faa Tørn i Baadtaljerne, naar disse hales sammen for at bruges til en anden Baad, efter at den første er sat ud? Maaske er der Fare paa Færde, saa det skal gaa hurtigt, og erfarne Søfolk ved, hvor vanskeligt det er at være hurtig, naar en Talje falder igennem eller faar Tørn i sig. Da gaar det let galt. Efter »Titanic«s Forlis er der mange, som har spekuleret paa en Løsning af det Problem, hvorledes man skal holde disse Taljer klare. Endelig ser det nu ud til, at man har fundet et Middel, skriver »Norges Handels- og Sjøfartstidende«.

Æren herfor har den tekniske Konsulent i det norske Søfartskontor, Ingeniør Dannevig og Sekretær Evang sammesteds. Paa Damperen »Kong Ring«s Prøvetur fornylig blev Opfindelsen, hvorpaa der er udtaget Patent, forevist. Den er forøvrigt meget simpel. I hver af de underste Blokkes Beslag er der smeddet to Øjer, hvorigennem man sætter Enderne af en Stang, som er saa lang, at den naar fra den ene Talje til den anden. Denne Stang vil holde de underste Blokke i samme Stilling hele Tiden, hvorved der undgaaes Tørn i Taljerne.

Behandling i britiske Havne af Skibe, der medfører levende Kreaturer fra Færøerne. I Henhold til en i Storbritannien gældende Lov »The Foreign Animals Order« af 1910 er de fleste Lande, deriblandt ogsaa Danmark nævnt blandt de Stater, fra hvilke Indførsel af levende Kreaturer, Faar og Svin til Storbritannien er forbudt. Ikke alene forbyder Loven Indførsel, men det tillades end ikke et Skib, som medfører Kvæg o. s. v. fra et af de forbudte Lande, at gaa ind i en britisk Havn for der at losse eller lade, naar der er saadant levende Kvæg om Bord.

Paa Foranledning af de i Skibsfarten paa Færøerne interesserede Kredse har den britiske Regering imidlertid ved en Anordning af 13. Maj 1912 gjort Undtagelse fra disse Bestemmelser for Færøernes Vedkommende, saaledes at fremtidig Skibe, der kommer fra Færøerne og medfører Kvæg, Geder, Faar eller Svin, til Danmark eller andet Land, har Lov til at stoppe op i britisk Havn — det er navnlig Leith, det drejer sig om — og der landsætte Passagerer og Ladning uden Hensyn til Bestemmelserne i »The Foreign Animals Order« af 1910.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Panama kanalen. Officielt meddeles, at de seks store Sluseanlæg nu er færdige. Sluseportene ved Galun, Pedro Miguel og Miraflores vil snarest muligt blive lukkede, saaledes at man den 15. Juni kan paabegynde Fyldningen af Galun-Søen.

(Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 11. Juni. Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Rederiet for Trawleren »Claudius«, The consolidated Steam Fishing & Ice Company of Grimsby, 8,000 Kr. med Renter og 200 Kr. i Sagsomkostninger for Bjergningsassistance ydet Marine-ministeriets Inspektionsskib »Islands Falk«, der den 25. Oktober f. A. drev paa Grund ved Pynten af Flateyri i Ønundafjord.

(Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Konstantinopel og Havnene i Syrien samt Dardanellerne, Provinsen Mersina og Havnene i Lilleasien er erklæret for kolerafri.

Guvernementet Astrakan i Rusland, Byen Bagdad i Mesopotamien, Manshuriet, Madagaskar, Cape Coast Castle og de øvrige Byer paa Guldkysten i Afrika, Øen Trinidad samt Uruguay er erklæret for pestfri.

Vi har modtaget følgende:

Drivende Vraggods. Torsdag Em. Kl. 4 den 5. Juni 1913 paa Rejse fra Finland til Calais passerede vi paa 55° 4' N. Br. 5° 44' Ø. Lgd. tæt forbi en større blankskrabet Mast, antagelig fra et Sejlskib. Paa Masten, der flød i Vandet, saas endnu en Del af Rigningen, der muligen ogsaa stod fast i Vraget.

Dette ligger meget farligt for Sejladsen netop i Ruten Hanstholmene—Kanalen.

R. W. Caspersen.
Fører af Dpsk. »Peter Willemoes«.

Passeret Isbjerg. New York, den 12. Juni. »White Star«-Liniens Damper »Olympic«, der i Gaar ankom hertil, rapporterer, at den den 8. ds. passerede et Kæmpeisbjerg, der ragede 120 Fod op over Vandet. Isbjergtet befandt sig da c. 100 Sm. fra det Sted, hvor »Titanic« gik under i Fjor.

(»Ritz. Bur.«)

Konsulatvæsnen. Under den 9. Juni er Grosrerer C. M. Pay af Kjøbenhavn anerkendt som norsk Generalkonsul sammesteds.

3. Maj d. A. er ulønnet dansk Konsul i Patras M. D. Frangopulo efter Ansøgning blevet afskediget i Naade.

Frederikshavns Skibsværft. Frederikshavn, den 13. Juni. Frederikshavns Skibsværft og Flydedok er i Dag solgt til et nydannet Aktieselskab, hvori bl. a. Det forenede Dampskibsselskab, Firmaet D. B. Adler og forskellige Mænd i Frederikshavn er inderesserede. Direktør bliver G. Mygind ved Helsingørs Skibsværft. Værftet overtages straks. Købesummen for Værftet og Flydedok med Maskiner og øvrige Tilbehør er 200,500 Kr. foruden Varelager, der overtages efter Takstionsværdi.

(»Ritz. Bur.«)

Overretsdømmen i Sørenssag. Viborg, den 9. Juni. Viborg Overret stadfæstede i Dag Randers Sørets Dom, ved hvilken Rederifirmaet Johnson & Bergmann i Kristiania var frifundet under en af Firmaet Chas. H. Christensen af Kjøbenhavn anlagt Sag til Beløning af Kr. 3,508.80 i Erstatning i Anledning af, at en den 27. Februar 1911 med Damperen »Heidrun« til Randers inkommen Ladning Salt, Raajern og Rør havde vist sig beskadiget. En for Erstatningsfordringen foretaget Arrestforretning ophævedes.

(Ritz. Bur.)

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har vi modtaget Bekendtgørelse af Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m., saaledes som denne er ændret i Henhold til Lov Nr. 130 af 29. April 1913.

Sejladsen paa Hvidehavet. I Følge telegrafisk Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Konsulat i Archangelsk er der nu antagelig ingen alvorlige Ishindringer paa Mesenfloden.

Skibsfarten paa Smyrna. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til en Note fra den kgl. svenske Gesandt i Konstantinopel, at Skibsfarten paa Smyrna stadig maa anses for farlig, da samtlige de i Havnen anbragte Miner endnu ikke er fjernet.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S./S. Nr. 74/1912, afsagt den 2. November 1912. Skipper P. V. Bertelsen, Fisker Bernhard Emil Bertelsen, Fisker Carl Martin Bertelsen samt Fiskehandler Senius Jensen. Førstnævnte tillige i sin Egenskab af Værge for sin umyndige Søn samt Kurator for sin mindreaarige Broder mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab ved dets administrerende Direktør C. M. T. Cold.

Mandag den 12. August 1912, omkring Kl. 10 om Aftenen, blev Fiskekutteren »Ane Helene« af Frederikshavn, der ejedes af Skipper Peter Bertelsen og hans Brødre Bernhard Bertelsen og Carl Bertelsen, og som for vestlig Vind var paa Rejse mod Kjøbenhavn med en Fiskehandler Senius Jensen af Frederikshavn tilhørende Ladning Fisk, paasejlet udfor Nakkehoved af den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Damper »Sønderjylland«, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Bogense og Vejle, og som ramte Kutteren »Ane Helene« paa Bagbords Bov saa voldsomt, at Kutteren blev drejet rundt, skurede langs Damperens Styrbords Bov, krængede over paa Styrbords Side og saa Minutter efter sank. Kutteren, der var bygget i 1912 i Frederikshavn og maalte 19,26 Brutto Reg.-Tons, gik tabt tilligemed den om Bord værende Fiskeladning, Fiskeredskaberne og Skipperens og Mandskabets Tøj. Om Bord paa Kutteren var Skipperen og hans to Brødre, tilligemed Skipperens 8-aarige Søn, Helmer, som alle bjergedes over paa »Sønderjylland« men ikke fik Tid til at bjerge andet eller mere end, hvad de stod og gik i.

Under nærværende Sag har Citanterne, der hævder, at Skylden for Kollisionen alene paahviler Damperen, der har overtraadt Søvejsreglernes §§ 16, 20 og 23 og ikke har holdt behørig Udkig, paastaet »Sønderjylland«s Rederi dømt til Betaling af ialt Kr. 15,113.65, nemlig:

Værdien af Kutteren med Tilbehør Kr. 12700.00, Værdien af Fiskeredskaber Kr. 910.00, Værdien af Frag-

ten af Ladningen Kr. 130.00, Værdien af Ladningen Kr. 760.65, Værdien af Skipperens Tøj Kr. 170.00, Værdien af hans umyndige Søns Tøj Kr. 24.00, Værdien af Fisker Bernhard Bertelsens Tøj Kr. 217.00, Værdien af Fisker Carl Martin Bertelsens Tøj Kr. 202.00; ialt Kr. 15,113.65, tilligemed Renter af Beløbet til Betaling sker og Sagens Omkostninger.

Efter det oplyste havde Skipper Bertelsen køret paa Kutteren, medens alle de øvrige var til Køjs, da han fik Øje paa »Sønderjylland«s Toplanterne. Efter hans Forklaring styrede han Sydøst $\frac{1}{2}$ Syd, da han omtrent Kl. 10 fik Toplanteren i Sigte forude. Han luffede nu $1\frac{1}{2}$ Streg »for at vise Damperen sin røde Lanterne«, hvorefter han altsaa styrede Syd-Sydøst og fik Lanteren om Bagbord. Straks efter Kursændringen kom en stærk Regnbyge, men han kunde dog gennem den skimte den paagældende Lanterne, som han selv antog for en Dampers Toplanterne, kun mere dunkelt end før. Den saas efter hans Skøn stadig omtrent i samme Retning et Par Streger om Bagbord. Han mener selv at have holdt samme Kurs i c. 10 Minutter, indtil han pludselig for om Bagbord mellem Vantene fik Øje paa Dampere grønne Sidelanterne, der nu var saa nær, at et Sammenstød var uundgaaeligt.

Efter den af »Sønderjylland«s Fører, der selv havde Kommandoen og var paa Broen paa »Sønderjylland«, da Sammenstødet fandt Sted, afgivne Forklaring fik han ved Ti-Tiden om Aftenen fra Broen Øje paa en grøn Lanterne, der saas tre Streger forud om Styrbord, trak lidt agterover, men straks efter igen forsvandt i en Regnbyge. Af Forsigtighedshensyn ændrede han Kursen fra NV. $\frac{3}{4}$ V. $\frac{1}{4}$ Streg vestligere til NV. til V. Denne Kurs holdt han, indtil han omtrent en halv Snes Minutter efter igen fik Øje paa en Lanterne, der nu saas næsten ret for vel omtrent en halv Streg om Styrbord. Da Skibet samtidig kunde skimtes ganske nær ved »Sønderjylland«, blev der straks givet haardt Styrbords Ror og kort efter slaaet fuld Kraft Bak. C. et Minut efter tørnede »Sønderjylland« med sin Stævn mod Kutterens Bagbords Bov.

»Sønderjylland«s 2. Styrmand, der ligeledes havde opholdt sig paa Broen, hvor han havde Vagt, har forklaret, at han, nogle Minutter før man naaede Nakkehovederne, fik Øje paa en grøn Lanterne et Par Streger forude om Styrbord. Han varskoede straks Kaplajnen om den. Det forekom ham, at Lanteren forblev i samme Retning, men forøvrigt forsvandt den efter et Par Minutters Forløb i en Regnbyge. Han havde et Øjeblik tillige set en rød Lanterne, som hurtig var forsvunden igen, og hvis Tilsynekomst han havde tilskrevet en Giring hos vedkommende Skib. Efter ti Minutters Forløb fik han atter Øje paa en Lanterne, formentlig paa samme Skib, der nu var ret for. Ganske kort efter skete Kollisionen.

Udkigsmanden paa »Sønderjylland« har ikke kunnet give nogen Forklaring af Betydning, da han noget før Kollisionen var sendt hen for at se paa Loggen. En om Bord paa »Sønderjylland« værende Passager har derimod afgivet en Forklaring, hvorefter han inden Regnbygen havde set en rød Lanterne lidt om Styrbord. Han huskede ikke sikkert, om han ogsaa havde set en grøn Lanterne, med vidste bestemt at have set den røde Lanterne, inden Regnbygen kom.

I Hovedtrækkene stemmer de saaledes afgivne Forklaringer ret godt overens. Der maa gaas ud fra som givet, at Sejleren, da Skibene oprindelig fik Øje paa hinanden, med sin Stævn har peget omtrent henimod »Sønderjylland«, men dog saaledes, at den i al Fald til Tider har vist dette Skib sin grønne Lanterne. »Sønderjylland« har haft »Ane Helene« noget ude til Styrbord, og der er saaledes ingen Tvivl om, at »Sønderjylland« vilde være gaaet fri af og foran »Ane Helene«, hvis denne ikke havde luffet men havde holdt sin Kurs. Det maa antages, at Regntykningen er kommet saa hurtig efter »Ane Helene«s Kursændring, at det er undskyldeligt, at »Sønderjylland«s Fører ikke har

opdaget, at »Ane Helene« havde ændret Kurs og nu viste rød Lanterne.

Citanterne hævder, at der ikke fra »Ane Helene«s Side er begaaet nogen Fejl. Skipper Bertelsen maa have haft Lov til at ændre sin Kurs saa længe før Sammenstødet. Det er altid Dampskibets Sag at gaa af Vejen for Sejlskibet. »Sønderjylland« burde have mindsket sin Fart under en saa svær Regnbyge.

De Indstævnte hævder, at Skipper Bertelsen har begaaet en alvorlig Fejl ved at ændre Kursen, og at det maa gaa ud over ham, at der umiddelbart efter kom en Regntykning, der gjorde, at Kursændringen ikke blev opdaget af Dampskibet. Efter Søvejsreglernes Artikel 20 og 21 er det, naar et Dampskib og et Sejlskib gaar i saadanne Retninger, at der kan opstaa Fare for Sammenstød, Dampskibets Pligt at gaa af Vejen, men paa den anden Side er det Sejlskibets uafviselige Pligt at holde sin Kurs og sin Fart for ikke at vildlede Dampskibet. Al Sejlads vilde blive umuliggjort, hvis denne Pligt ikke overholdtes fra Sejlskibenes Side.

Retten maa give de Indstævnte Medhold i disse Betragtninger. »Sønderjylland«s Fører har haft Ret til at gaa ud fra, at »Ane Helene« vilde holde den Kurs, som den havde, da han saa den, og det maa betragtes som en meget alvorlig Fejl, naar »Ane Helene«s Fører har troet sig berettiget til at ændre Kursen af Hensyn til den sig nærmende Dampere, hvis Kurs han ikke kendte. Reglen om, at et Sejlskib overalt, hvor der kan være Tale om et Sammenstød med et Dampskib, skal holde den Kurs og Fart, det har, maa overholdes ligesaa strængt som Reglen om, at Dampskibet skal indrette sig paa at gaa af Vejen for Sejlskibet.

Det kan ikke billiges, at Udkigsmanden paa »Sønderjylland« har forladt sin Post, men det skønnes ikke at kunne antages, at det i nærværende Tilfælde vilde have gjort nogen Forskel, om han var bleven. Den eneste Fejl, »Sønderjylland« skønnes at have begaaet, som kan have haft nogen Indflydelse paa Sammenstødet, eller dog paa dets Voldsomhed, er den, at »Sønderjylland« i en Regntykning, der var saa stærk, at »Ane Helene«s Lanterne ganske forsvandt og først viste sig ét Minut før Sammenstødet, er vedblevet at gaa med fuld Fart. Men idet Hovedfejlen findes at ligge hos Skipper Bertelsen, skønnes Skaden at maatte fordeles saadan, at »Sønderjylland«s Rederi betaler én Fjerdedel og »Ane Helene«s Rederi Resten. Idet der efter Omstændighederne ikke findes Anledning til at nedsætte det fordrede Beløbs enkelte Poster, der i det væsentlige er anerkendt af de Indstævnte, vil disse være at dømme til at betale Kr. 3,778.40 med Rente til Betaling sker.

Sagens Omkostninger findes at maatte hæves.

Norsk Søretsdom.

Skonnerten »Ingolf« af Marstal havde den 7. Juli 1912 en Kollision i Kværken med Dampskibet »Reidar« af Kristiania. »Ingolf«s Rederi mente, at »Reidar« havde Skylden for Kollisionen og anlagde derfor Sag ved Kristiania Sørret imod »Reidar«s Rederi til Betaling af »Ingolf«s Havariegifter, ialt Kr. 782.00, som »Reidar«s Rederi paastod sig frifundet for at betale.

Af »Ingolf«s Søforklaring fremgaar det, at det var tæt Taage med svag SSØ. Vind. »Ingolf« laa for Bagbords Halser med Fok saavel som alle lette Sejl givet op og Topsejlene brasat Bak. Kursen var NV. med højst en Knobs Fart. De reglementerede Taagesignaler blev givet. Omtrent Kl. 5,30 om Morgenen hørte man om Styrbord, omtrent en Streg agten for tværs, et Stød fra en Dampers Fløjte. Den havde en Fart af 7 à 8 Knobs, og da den var i

en Afstand af c. 150 Fod, gav den Bagbords Ror og forsøgte at gaa foran om »Ingolf«. Dette lykkedes imidlertid ikke. »Ingolf«s Bøvspryd gik ind over »Reidar«s Hæk, tørnede sammen med Kommandobroen og brækkede Klyverstaget.

I »Reidar«s Søforklaring hedder det, at Skibet paa Grund af Taagen havde ligget næsten stille og manøvreret klar af en Bugserbaad, som hørtes om Styrbord. Der blev saa slaaet halv Kraft frem og styret S. til Ø. $\frac{3}{4}$ Ø., men Maskinen havde kun gjort nogle faa Omdrejninger, da man hørte to Stød af et Taagehorn paa Styrbords Bø., eller næsten ret forude. Maskinen blev nu beordret paa sagte og derefter Stop. Straks efter saa man ret forude og lige ved, »Ingolf«s Rigning. »Ingolf« laa Bidvind for Bagbords Halser omtrent Vest hen. Roret blev øjeblikkelig lagt haardt Bagbord, og der blev givet Ordre til Maskinen til at gaa fuld Kraft Bak. »Reidar« svingede hurtigt over til Styrbord, og det syntes et Øjeblik som om Sammenstødet skulde undgaas, men da »Ingolf« gjorde Fart, fik dens Klyverbom fat i »Reidar«s Fokkevant, hvorpaa Reidar« og blev liggende med Bredside mod »Reidar«s Bagbords Side. »Reidar«s Kaptajn har fremført, at »Ingolf« maaske gjorde en Fart af 3—4 Sm, Styrmanden sætter den til c. 3 Sm.

Fra »Reidar«s Side har man fremhævet, at der sikkert kunde være et og andet at bemærke til »Ingolf«s Navigering, men har paa den anden Side ikke paavist nogen bestemt Fejl. Retten kunde efter det foreliggende ikke finde, at »Ingolf« har gjort sig skyldig i nogen Fejl, og fra »Reidar«s Side fremhævedes det, at der heller ikke kunde lægges den noget til Last. Heri kunde Retten ikke være enig, det var saaledes en Fejl af »Reidar« at slaa halv Kraft frem, medens det endnu var tæt Taage. Fra »Reidar«s Side fremhævedes det, at det havde været uden Følge i det paagældende Tilfælde, da Maskinen ikke havde gjort mange Omdrejninger, før der aller blev slaaet sagte og Stop. Al Sandsynlighed talte dog for, at »Reidar« har haft betydelig Fart, da »Ingolf«s Taagehorn hørtes første Gang, og den maatte uden Tvivl have haft mere Fart end den burde i den tætte Taage, thi »Ingolf«s Spryd gjorde adskillig Skade paa »Reidar« helt fra Bakken til Kommandobroen, »Reidar« havde yderligere begaaet den Fejl at give Bagbords Ror. Den havde hørt et Stød fra »Ingolf«s Taagehorn paa Styrbordside eller næsten ret forude, og den fik den at se liggende for Bagbords Halser omtrent Vest hen, naar Maskinen arbejdede agterover, var der ingen Grund til at støtte denne Svingning ved at give Bagbords Ror.

Efter Rettens Opfattelse vilde Kollisionen være undgaaet, hvis »Reidar« virkelig havde gaaet med moderat Fart, havde stoppet straks, da den hørte et andet Skibs Taagehorn og havde givet Styrbords Ror og bakket, da den blev klar over Situationen.

Da »Reidar« saaledes antoges at have Skylden for Sammenstødet, blev »Reidar«s Rederi dømt til at betale det af »Ingolf«s Rederi krævede Beløb Kr. 782 med Renter, samt 120 Kr. i Omkostninger.

(Norges Handels- og Sjøfartst.)

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der ikke sket større Forandringer i nogen Retning. Sortehavet etc. viser fremdeles en meget udpræget Flovhed pr. Juni—Juli, medens der pr. senere Terminer saa at sige endnu intel sluttes, men der menes at skulle blive en god Høst. Situationen for La Plata har bedret sig lidt, idet der igen opstod mere Begær saavel pr. prompt som pr. senere, og Raterne er gaaet en Smule op. Nordamerika er meget stille og paa det nærmeste en Kende svagere, derimod ligger Østen

gennemgaaende uforandret. Østersøen ligger fast med en sund Tendens. Det kniber jævnlgt for Befragterne at finde Tonnage, og i ikke saa faa Tilfælde har de maattet betale, hvad Rederne forlangte. F. Eks. er der sluttet til Frcs. 46 D. B. 1/3 Boards Kronstadt/Antwerpen (550 Stds.), garanteret hurtig Ekspedition, og en prompt Baad paa c. 4,000 Tons fik 1/6 Hvedebasis Petersborg/Rotterdam direkte. For en Uge siden var Raten kun 1/3. — Kulfrakterne er igen lidt højere, baade til Østersøen, Middelhavet og Sydamerika etc., altsaa over hele Linien. Der blev sidst betalt i de forskellige Markeder som følger:

Østen. Soyabønner Vladivostok/U. K. eller Kontinentet 31/ én, 31/6 to Havne, Annullering 30. Juni; Nikolajefsk og Vladivostok/U. K., Kontinentet, Kjøbenhavn eller Stettin 30/6 én, 31/ to Lossehavne, 15. Juli—15. August, 6 d. mindre pr. September. Ris fra Saigon 28/ Hamburg eller én Havn Frankrig, 29/ to Havne Frankrig, Juli—August. Kalkutta/U. K. (udsøgt Havn), Antwerpen eller Holland 22/6 Dødvægtsbasis én, 23/3 to Lossehavne, »net terms«, Juli. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 16/3 à 16/7½ »net terms«. Hamburg 17/ à 17/1½, Juli. — Fra Bombay sluttedes til 18/ alm. Skala til én Havn U. K. eller Kontinentet, 18/6 to Havne, 16/6 Marseille, »net terms«, anden Halvdel Juni. Erts 20/ Bombay/Garston med 600—600 daglig, Juli—August.

Sortehavet etc. Korn Sulina/Danmark 10/6 én, 10/9 to, 11/ tre Lossehavne, Juni, 6/9 Rotterdam, 7/ Antwerpen, 7/3 Hamburg. 3 d. mindre Byg, meget prompt. Azow 8/6 Rotterdam. 8/9 Emden eller Weseren, 9/ Hamburg, ingen Reduktion, 10/ Bergen/Kristiania, prompt. Erts fra Poti 9/3 Rotterdam (5,300 med 600—600 daglig), 9/9 Middlesbro (5,000 med 500—500 daglig), Batum 9/6 Antwerpen (3,200 med 500—500 daglig), alt pr. prompt. For Salt noteres c. 14/ til russisk Østersøhavn pr. prompt. 15/ à 16/ pr. August.

Middelhavet. Erts 7/3 Ergasteria/Antwerpen (2,200 med 500—500 daglig), 6/ Thermia/Rotterdam (3,700 med 1000—1000 daglig), 4/7½ Algier/Rotterdam (6,700), 5/6 Karthagena/Rotterdam (6,800 med 1000—1000 daglig), 6/3 Middlesbro (4,200 med 600—600 daglig), 5/7½ Porman/Rotterdam (4,000 med 1,000—1,000 daglig), 7/6 à 7/9 Maryport, alt med fri Despatch, prompt Lastning. For Oljekager fra Marseille kan faas omkring 15/ til tre danske eller svenske Havne. Bilbao betaler for Erts 5/3 Glasgow, 5/4½ Middlesbro. 5/1½ Rotterdam.

Nordamerika. Deals Miramichi/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 51/3 à 53/9 pr. Juli, 50/ fra Bay of Fundy, og 53/9 fra Pictou pr. Juni. Petroleum i Kasser New York eller Philadelphia/Japan eller Korea 25½ Cents to. 26 Cents tre Havne, Juli/August. Paa Form »O« betalles fra Savannah 38/9 à 40/ til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet pr. Juni—Juli, 43/9 pr. September—Oktober. Kul Virginia eller Norfolk/Rio Janeiro 17/6 pr. Juni—Juli. Tømmer Pensacola/Vestitalien eller Sicilien (to Havne) 126/3 à 127/6, Juli—August. Golfen 150/ Buenos Aires, 127/6 fire Havne Vestitalien, Juli—August, 103/9 Hamburg, Aberdeen og Sunderland (tre Havne). Begyndelsen Juli. Sukker fra Cuba 16/ Liverpool, London eller Greenock, Juli. Timecharter 6/6 à 7/ for store Baade for enkelte Rejser. Levering U. S., Tilbagelevering Europa, inclusive Middelhavet.

Sydamerika. San Lorenzo Grænsen 14/6 Rotterdam, 14/9 London, 15/3 à 15/6 O. C. (÷ 6 direkte Havn) pr. Juni—September. Fra Buenos Aires eller La Plata 13/6 à 14/ O. C. til U. K. eller Kontinentet (6 d. Reduktion direkte Havn), prompt. — Bahia Blanca sluttede til 11/ Hvede Rotterdam, 12/6 for Havre, meget prompt, men pr. Juli—August kan betinges et Par Shillings mere.

Østersøen. Kortprops fra Petersborg c. 32/6 pr. Favn til Østkyst Kulhavn, 40/ à 42/6 til Englands Vestkyst, Frcs. 46/48 Ghent, Mk. 25 pr. Favn Pulpwood til Rotterdam. 28/ Østnorge. Frcs. 42—43 Terneuzen. For Korn var Begæret bedre, og der betalles 1/6 Hvede-

(Fortsættes efter »Efterret. f. Søfar.«)

1060. Italien W.-Kyst. Orso. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 144/366. Genova 1913.)
I Begyndelsen af Juli 1913 forandres Fyret paa Kap Orso til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 26 s., Blink 6 s., Mørke 20 s., 40° 37' 57" N. 14° 40' 57" E.

1061. Pelagiske Øer. Lampedusa. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 142/352. Genova 1913.)
Paa *Giuliga* Punt ved Indløbet til Havnen paa S.-Kysten af Øen *Lampedusa* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Lysevne: 7 Sm. Fyret staar c. 410 m 278° (misv. W. t. N. 3/8 N.) fra Fyret paa *Cavalle Bianco* Punt. c. 35° 29' 36" N. 12° 35' 55" E.

1062. Italien S.-Kyst. Catanzaro. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 143/365. Genova 1913.)
Catanzaro røde, faste Fyr er slukket. Et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 7,5 s., Lys 5 s., Mørke 2,5 s., er tændt c. 200 m NE. for det gamle Fyr. c. 38° 49' 12" N. 16° 37' 13" E.

1063. Italien E.-Kyst. Porto-canale di Fano. Advarsel.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 143/364. Genova 1913.)
Paa Grund af Forlængelsesarbejderne ved E.-Molen skal man holde mindst 60 m uden om det røde Fyr ved Yderenden. c. 43° 51' N. 13° 01' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“, Nr. 8/299. København 1913.)

1064. Tyrkiet. Dardanellerne. Nagara Punt. Ak-Bach. Tønde atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1384. Berlin 1913.)
Tønden ved *Ak-Bach* Banke er atter udlagt. 40° 11 3/4' N. 26° 24 1/2' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/560. København 1913.)

1065. Tyrkiet. Marmorhavet. Miner udlagt.

Ifølge Telegram til det danske Udenrigsministerium har *Bulgarerne* udlagt Miner i en Afstand af 5,4 Sm fra Kysten paa følgende Punkter i *Marmorhavet*: 1) *Podockzi*. 2) *Tchantadera*. 3) *Rodosto*. 4) *Charkoi*.

1066. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 762. London 1913.)
1) Vraget af Sejlskibet *Johannis* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 47° 06' N. 38° 57' E.
2) Vraget af Sejlskibet, som laa S. for *Petrushina* Banke, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 47° 04 1/2' N. 38° 53' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/2541 og Nr. 22/1075. København 1909 og 1911.)

1067. Lilleasien. Smyrna. Miner.

Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium maa Skibsfarten paa *Smyrna* stadig anses for farlig, da Minerne, som var udlagt ved Indsejlingen til Havnen, endnu ikke er fjernet. *Smyrna*: 38° 25' N. 27° 08' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2869. København 1912.)

1068. Tripolis (Libyen). Bengasi. Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1386. Berlin 1913.)
Ved Indløbet til Havnen staar 5 røde Duc d'Alber paa Bagbords Side og 2 sorte paa Styrbords Side, naar man er for Indgaaende.
Det grønne, faste Fyr ved Kysten i det indre af Havnen staar 710 m 98° (misv. E. t. S. 1/4 S.) fra de to røde Fyr paa Molehovedet.
Ved 1,2 m Grunden er udlagt en Tønde 350 m 242° (misv. WSW.) fra Molehovedet. c. 32° 07' N. 20° 02 1/2' E.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynstoven hørende Støbe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Haa*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkeltte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 1009. Østersøen. Smygehuk SE. Drivende Kutler.**
Den 12te ds. er der paa Ruten fra *Rønne* til *Falsterboref* Fyrskib mellem *Ystad* og *Smygehuk* observeret en hvid Lystkutter med beslaaede Sejl drivende uden Besætning. *Smygehuk*: 55° 20 1/2' N. 13° 21 3/4' E.
- 1010. Sverrig. Kalmarsund. Paskallavik. Sømærke udlagt.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/595. Stockholm 1913.)
Stagen med Kost ved *Nökhäll* er udlagt. 57° 09' 45" N. 16° 29' 21" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/985. København 1913.)
- 1011. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Sømærker midlertidig ombyttet.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/594. Stockholm 1913.)
Paa Grund af Eftersyn er følgende Sømærker ombyttet: 1) *Stålbådan* Fløjte-tønde med en Stage. 59° 14 1/2' N. 19° 00 1/4' E. 2) *Södergrundan* Klokketønde med en Stage med Kost. 59° 15' N. 9° 03' E.
- 1012. Sverrig. Bottniske Bugt. Rödkallen NW. Mannö Rende. Sømærke udlægges.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 24/593. Stockholm 1913.)
I en nær Fremtid vil der E. for en 4 m Grund paa W.-Siden af Løbet gennem *Mannö Rende* blive udlagt en Stage paa c. 65° 24' N. 22° 00' 40" E.
- 1013. Tyskland. Frisches Haff. Vrag borttaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1429. Berlin 1913.)
Vraget af Fartøjet *Arche*, som var sunket mellem *Strachbucht* og *Grosz-Bucht*, er borttaget. 54° 30' 51" N. 19° 46' 27" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/887. København 1913.)
- 1014. Tyskland. Danziger Bugt. Skydning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1431. Berlin 1913.)
Den 23de og 24de Juni d. A. skyder der fra *Heubude* Batteri ud over Søen fra Kl. 9 1/2 Fm. *Heubude*: 54° 22 1/2' N. 18° 44' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/750. København 1913.)

1015. Tyskland. Adler-Grund. Lystønde Flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1432. Berlin 1913.)
Den grønne Lystønde, der har S.-lig Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med To-Formrøkelser hver 8 s., Lys 3,5 s., Mørke 1,5 s., Lys 1,5 s., Mørke 1,5 s., er flyttet og ligger nu c. 200 m SW. for Vraget af Damperen *Norden*. 54° 46' 57" N. 14° 21' 30" E.
(Kort Nr. 160 og 206. Danske Lods, Side 462.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/762. København 1913.)

1016. Tyskland. Als-Sund. Grund.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1371. Berlin 1913.)
I den S.-lige Del af *Als-Sund* strækker en Stengrund sig fra den W.-lige Bred, lige overfor *Sønderborg* Slot, ud til Midten af Farvandet. Paa 54° 54' 24" N. 9° 47' 07" E. er Dybden endnu kun 8,3 m. Positionen svarer til *danske Kort*; lægges 6" til Br., svarer den til *tyske Kort*.
(Kort Nr. 253.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1017. Danmark. Sundet. Hornbæk NE. Vrag forgæves eftersøgt.**

7 Sm 115° (misv. SE. t. E.) fra Lys- og Fløjtebønden *Gilleleje-Flak* N. er en Mast og et Spryd observeret ragende op over Vandet. Vragstykkene er forgæves eftersøgt. c. 56° 07' N. 12° 29½' E.

1018. Sverrig. Sundet. Landskrona. Norra Haken Lystønde ombyttes midlertidig.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 24/402. Stockholm 1913.)
Omtrent den 20de Juni d. A. ombyttes *Norra Haken* Lystønde midlertidig med en Lystønde, der afvækslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 52¼' N. 12° 47¾' E.

1019. Sverrig. Sundet. Klagshamn. Sømærker Flyttet.

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 22/401. Stockholm 1913.)
Ved Indløbet til *Klagshamn* Havn er Stagerne med Kost og Stagerne med Ballon flyttet S. efter; de inderste 2 Stager 20 m, de mellemste 2 Stager 40 m og de yderste 2 Stager 60 m. *Klagshamn*: 55° 31¼' N. 12° 53½' E.
(Kort Nr. 182.)

1020. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grønsund. Nyt-Løb. Dybde aftaget.

Hestehoved-Dyb. Oplysning om Palle.
1) *Gamle-Tolk* er tiltaget W. efter, saaledes at 4 m Kurven, E. for den stribeede Spidstønde med Ballon, *Middelgrund S.*, ligger omtrent midt mellem *Harballe-Pynn S.*-lige Ledefrymier. Mindste Dybde, 2,7 m, er fundet c. 100 m E. for ovennævnte Spidstønde samt paa 54° 51' (18") N. 12° 09' (51") E.
W. for den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Gamle-Tolk W.*, er Dybden 4 m mellem Fryhnieme.

2) Dybden paa Pullen, som ligger c. 500 m N.-lig for *Hestehoved-Dyb* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, er 3,3 m. Pullens Plads: 54° 50' 37" N. 12° 10' 35" E.
(Kort Nr. 139 og 228. Danske Lods, Side 438 og 441. Fyr-Fort. Nr. 552.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/755. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1021. Danmark. Kattegat. Tangen.**

Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 24/978, Pt. 6.
Den hvide Lystønde *Tangen NW*, skal vise hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn c. ½ s., Mørke c. 4½ s., 56° 38' (00") N. 10° 34' (00") E.
(Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods, Side 170. Fyr-Fort. Nr. 122 A. Søm-Fort., Side 17.)

1054. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. James Floden. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 21/1540. Washington 1913.)
I *James* Floden er følgende Forandring sket ved Afmærkningen: 1) *Harrison Bar East End* Spirtønde 27½ har nu Nr. 27 A og ligger i c. 7,8 m Vand ved det E.-lige Indløb til den gravede Kanal, 62° (misv. NE. t. E. 7/8 E.) fra *Coggins Pynn* højre Kant og 100° (misv. E. t. S. ¼ S.) fra *Jordan Point* Fyr. 2) *Harrison Bar* Spirtønde 29 ligger nu i c. 6 m Vand ved S.-Kanten af den gravede Kanal 321½° (misv. NW. 7/8 N.) fra *Coggins Pynn* venstre Kant og 100° (misv. E. t. S. ¼ S.) fra *Jordan Point* Fyr. 3) *Harrison Bar* Spirtønde 31 ligger nu i c. 6 m Vand ved Drejet i Kanalen, 300° (misv. NW. t. W.) fra Kanten af *Coggins Pynn* og 1881½° (misv. S. t. W. 1/8 W.) fra *Berkley* Vandtaarn. 4) *Eppes Island Shoal* Spidstønde 26 ligger nu i c. 6 m Vand ved det nedre Indløb til den gravede Kanal tæt ved *City* Punt, 257° (misv. W. ¾ S.) fra *Jordan Point* Fyr og 134° (misv. SE. ¼ S.) fra *Appomattox River* Fyr. 5) *Barkley Creek Flats Upper* Spirtønde 45 ligger nu i c. 6 m Vand ved det nedre Indløb til den gravede Kanal, 254¼° (misv. W. t. S.) fra *Jordan Point* Fyr og 132° (misv. SE. 1/8 S.) fra Kanten af *City* Punt. *Jordan Point* Fyr: 37° 18' 47" N. 77° 13' 25" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1055. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Hillsboro Bugt. Long Shoal. Tønde inddraget.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 22/1639. Washington 1913.)
Resterne af *Long Shoal* Baake er borttaget, og Spidstønden, som var udlagt paa dens Plads, er inddraget. 27° 52' 46" N. 82° 27' 15" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/2090. København 1912.)

1056. Brasilien. Pernambuco. Oplysninger.

(„Notice to Mariners“ Nr. 736. London 1913.)
1) Fort *Picão* og Obeliskten, som læa 0,43 Sm 221° (misv. SW. t. W. 1/8 W.) fra Fortet, er borttaget. Fortet: 8° 03½' S. 34° 52' W.
2) *Recife* Bølgebryder forlænges i NE.-lig Retning. Arbejdspladsen er afmærket med Tønder.
Picão eller *Little Passage* er spærret.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1057. Korsika. Ile Rousse. Fyr forandret.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 285/1443. Paris 1913.)
Det hvide, faste Fyr paa *Ile Rousse* Mole er forandret til et grønt, fast Fyr. Lysevne: 4 Sm. I øvrigt uforandret. 42° 38' 26" N. 8° 56' 28" E.

1058. Italien W.-Kyst. Livorno. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 142/353. Genova 1913.)
Fyret paa Hjørnet af Bølgebryderen ved det S.-lige Indløb til Forhavnen er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 10 s., Blink 0,67 s., Mørke 9,83 s. I øvrigt uforandret. 43° 32' 36" N. 10° 17' 45" E.

1059. Italien W.-Kyst. Tiber (Tevere) Munding. Finimara Grande. Fyrs Beiggenhed.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 143/361. Genova 1913.)
Det ny Fyr paa *Den Sacra* staar 24 m i Retning 31° (misv. NE. 3/8 N.) fra det gamle Fyr, som staar paa 41° 44' 32" N. 12° 18' 32" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/666. København 1913.)

BERETNING

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1912.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte efter Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling: J. C. Carlsen, Marstal, og C. V. Petersen, Svendborg, der begge valgtes enstemmigt.

Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Beretningsaar bestaaet af: C. P. Lund, Rønne, Formand; N. J. Ohlsen, Marstal, Næstformand; J. C. Carlsen,

Marstal; J. P. Jørgensen, Thuro; F. L. Knakkergaard, Nykjøbing, M.; A. M. Knudsen, Sønderho; Alfred Nielsen, Rudkjøbing, og C. V. Petersen, Svendborg.

Kredsstyrelserne.

Efter at Posten som Kredsformand i Østjyllands Kreds ved Havnefoged Jordahns Død, var blevet ledig, er Kaptajn P. Poulsen, Vejle, valgt som Kredsformand i nævnte Kreds.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for 1912 udviser følgende:

Indtægt.

Udgift.

	Kr.	Ø		Kr.	Ø
Kassebeholdning og indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. December 1911	1 626	07	Administrationsudgifter:		
Indbetalt af Kredsafdelingen for:	Kr. Ø.		Kontorudgifter	87	92
Bornholm	119	94	Lønninger, Kontorleje m. m.	2 500	00
Sjælland	181	95	Porto og Telegrammer	87	10
Fyn og Langeland	1 855	65	Annoncer og Brandpræmie	29	75
Ærø	1 880	50	Bogtrykkerarbejde	126	60
Østjylland	130	00	Revision	40	00
Nordjylland	75	00	Bladhold	40	40
Thyland og Mors	85	45	Telefon	82	30
Fanø og Vestjylland sydfor Limfjorden	179	00	Rejseudgifter til Fællesrepræsentationens Møder	1 530	00
	4 507	49	Andre Rejseudgifter	320	55
Overordentlige og udenlandske Medlemmer.	262	70		4 844	62
Renter	87	56	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen	500	00
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart refunderet Rejseudgifter	1 530	00	Stenografering ved Generalforsamlingen	47	50
Haandbogen i praktisk Sømandsskab betalt i Afdrag	1 200	00	Udgift ved do.	62	65
			Forskelligt	11	00
			A/S Dansk Søfartstidende:	Kr. Ø.	
			Abonnement i 2. Halvaar 1911	2 093	40
			do. i 1. do. 1912	1 148	60
				3 242	00
	9 213	82	Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken i Svendborg pr. 31. Decbr. 1912	11	35
			Kassebeholdning pr. 31. December 1912:	494	70
				9 213	82

Balance pr. 31. December 1912.

AKTIVER				PASSIVER			
	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.		
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. Decbr. 1912	11	35		A/S Dansk Søfartstidendes Tilgodehavende pr. 31. Decbr. 1912	1	122	60
Kassebeholdning pr. 31. Decbr. 1912	494	70					
			506	05			
Resttilgodehavende hos »Haandbogen«			50	00			
Kontorinventar	Kr. 531	84					
÷ 10 % Afskrivning	» 53	20					
			478	64			
Saldo			87	91			
			1	122			60
						1	122 60

Svendborg, den 10. Februar 1913.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt efterset Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 13. Maj 1913.

R. S. Hansen.

P. N. Harbye.

Foreningens Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens Delegerede har i det forløbne Aar bestaaet af: C. P. Lund, C. Minor Rasmussen og J. C. Carlsen med henholdsvis følgende Suppleanter: J. Ph. Jørgensen, C. V. Petersen og Alfred Nielsen.

C. P. Lund har tillige haft Sæde i Repræsentationens Forretningsudvalg.

Kaptajn Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Salget af Bogen har været lidt større end sidste Aar, og der er i Regnskabsaaret 1912 afbetalt paa Gælden til Foreningen Kr. 1,200 og betalt i Renter Kr. 49.50.

Restgælden pr. 31. December 1912 var Kr. 50.

Tilsynet med Skibe.

Dampskibstilsynet. Som bekendt henhører Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft under Dampskibstilsynet, og de nærmere Bestemmelser herom findes i »Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. af de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer, samt det offentlige Tilsyn med disse« (Dampskibsbekendtgørelsen), der er traadt i Kraft den 1. Oktober 1912.

Skønt det ikke, dengang Dampskibstilsynsloven vedtoges, lykkedes at faa de førnævnte Sejlskibe ind under Sejlskibstilsynsloven, hvilket vel nok vilde have været det mest rationelle, har man dog opnaaet, at Tilsynsbestemmelserne for disse Skibe — fraset Maskineriet — i alt væsentligt er de samme som for almindelige Sejlskibe.

Sejlskibstilsynet. Efter at Foreningen forlængst — jfr. Beretn. for 1910 og 1911 — har ansøgt Ministeriet for Handel og Søfart om, at Synsperioden for alle under Sejlskibstilsynsloven hørende Skibe maatte blive forlænget til to Aar, og at Grænsen for den laveste Betaling for Synet maatte blive sat op fra 80 til 100 Tons, er der i Rigsdagssamlingen 1912—1913 i Landstinget fremsat Lovforslag om at forlænge Synsperioden til to Aar, men da Spørgsmaalet om at forhøje Tonsgrænsen ikke berørtes i Forslaget, har Foreningen henvendt sig til det i Sagens Anledning af Landstinget nedsatte Udvalg, og er begge de nævnte Ændringsforslag derefter vedtaget af Rigsdagen.

Lastelinie.

Dyblastelinien. Siden det i sidste Beretning omtalte, har Bestyrelsen ikke haft Anledning til at beskæftige sig med denne Sag. Det vides imidlertid, at den britiske Regering paatænker at indbyde de søfarende Nationer til en international Konference, der antagelig vil finde Sted i London engang i Aaret 1913, til Fastsættelsen af internationale Bestemmelser angaaende Lastelinie for Koffardiskibe.

Det synes at være den britiske Regerings Hensigt at bibeholde de nugældende Bestemmelser for de Skibe, der nu sejler, saaledes at eventuelt ny Regler kun skulde blive bragt i Anvendelse paa Skibe, der bygges efter disse Reglers Vedtagelse, eller paa saadanne ældre Skibe, hvis Ejere udtrykkelig ønsker disse underkastet de ny Bestemmelser.

Fællesrepræsentationen har anbefalet, at Danmark deltager i den planlagte Konference.

Trælastelinien. Som paapeget i Beretningen for 1910 har Spørgsmaalet om Nedsættelse af en skandinavisk Konference til Overvejelse af en Trælastelinie for Koffardiskibe været fremme.

En saadan Konference er afholdt i Kristiania i Dagene fra 14. til 19. Juni 1912.

Efter en Ritzau-Meddelelse i *Dansk Søfartstidende* for 25. Juni s. A. fremgaar, at Konferencen har foreslaaet Indførelsen af en Trælastelinie ogsaa for Sejlskibe. Iøvrigt vides intet nærmere om Konferencens Arbejde.

Russiske Lastebestemmelser.

Fællesrepræsentationen har meddelt Foreningen, at Ikrafttrædelsesterminen for Reglementet om Vinterdækslaster forandret til den 1. November 1913.

International Søret.

Sølovens Kapit. 8 og 9. I Henhold til de af Comité maritime international i Brüssel i Aaret 1910 vedtagne Konventioner om Sammenstød og Bjergning, har en Kommission, bestaaende af Delegerede fra Danmark, Norge og Sverig, udarbejdet enslydende Ændringsforslag til de tre Rigers Sølove (Kapit. 8 og 9).

Disse Ændringsforslag blev fremsat i Landstinget den 23. April 1912, og Foreningen har haft Lejlighed til over-

for Udvalget, der blev nedsat til at afgive Betænkning over Forslagene, at henstille, at det foreslaaede 2det Stykke til Sølovens § 222, saalydende:

»Overenskomst om Fritagelse for Ansvar for Skade paa Person som Følge af Sammenstød er ngydlig.«

ikke blev gjort til Lov. Ligeledes har Foreningen paa-peget, at Rederens Ansvar for Skade paa Person, forvoldt ved Sammenstød, bør begrænses til det Beløb, som Loven om Søfolks Ulykkesforsikring tilsiger de under denne Lov forsikrede, og at der burde arbejdes hen til, at Danmark med de Lande, der ved Lov har sikret Søfolk i Ulykkestilfælde, kunde opnaa en lignende gensidig Begrænsning.

Endvidere har man udtalt, at det solidariske Ansvar og Bestemmelsen om Regres i § 220 i Tilfælde af Skade paa Person vil kunne medføre, at den af Parterne, der har den mindste Skyld i Sammenstødet, vil kunne komme til at betale hele Erstatningen. Dette vil særlig blive Tilfældet, naar den anden Parts Søformue gaar tabt. Et saadant Ansvar har man ikke ment foreneligt med Skibsfarts-Erhvervet, idet dette i Forvejen er bebyrdet med saa megen Risiko, at ethvert paa Landjorden gældende Retsforhold ikke uden videre bør overføres paa Skibsfarten.

Ændringsforslagene blev vedtaget i sidste Rigsdags-samling, dog med Undtagelse af det foran nævnte 2det Stykke i § 222 samt med den Bestemmelse, at Redernes Ansvar for hver af de om Bord værende Personer be-grænses til Kr. 4,200.

Derefter har man under 24. April d. A. tilskrevet Danske Skibsredere gensidige Forsik-ringsforening for Søfolk saaledes:

»Som det vil være den ærede Bestyrelse bekendt, er der i indeværende Rigsdagsamling vedtaget visse Ændringer i Be-stemmelserne om Sammenstød og Bjærgning i Søloven af 1. April 1892. Ved disse Ændringer blev det fastslaaet, at Rederen er ansvarlig for Skade paa Person forvoldt ved Sammenstød, dog at dette Ansvar er begrænset til et Beløb af Kr. 4,200, hvilken Begrænsning selvfølgelig kun kan komme til Anvendelse over-for Besætning og Passagerer paa danske Skibe.

Det vil erindres, at den nugældende Sølov ikke paalægger Rederne et saadant Ansvar.

Naar Dansk Sejlskibsrederi-Forening i sin Tid overfor Lov-givningsmagten anbefalede netop nævnte Begrænsning, da var det ud fra den Betragtning, at de Redere, der havde forsikret i Danske Skibsredere gensidige Forsikringsforening for Søfolk, herigennem i enhver Henseende burde have Risikoen for deres Mandskab dækket overfor den foran nævnte ny Bestemmelse om Redernes Ansvar for Skade paa Person forvoldt ved Sammenstød, selv om dette sker mellem Skibe, hvis Besætninger er forsikret i Forsikringsforeningen for Søfolk, og selv om et af Skibene ved Dom bliver erklæret ene skyldig i Sammenstødet.

Da man tør formode, at den ærede Bestyrelse deler disse Synspunkter, udbeder man sig, at den vil have sin Opmærksom-hed henvendt paa Spørgsmaalet og nærmere overveje, hvorvidt de Love, der her kan komme i Betragtning, tillader den foran nævnte Ordning og hvis ikke, om en Ændring af disse i den paa-pegede Retning da ikke bør foretages og helst, inden de ny Be-stemmelser om Sammenstød træder i Kraft.«

Det er Foreningen bekendt, at Bestyrelsen for For-sikringsforeningen har nedsat et Udvalg til nærmere at overveje Spørgsmaalet.

Sølovens Kapit. 5. Del, som com. marit. intern. for Tiden har under Overvejelse, er Udarbej-delse af en Konvention om Fragtregler, Cer-teparti og Konnossementbestemmelser, Tidsbefragtning m. m. Dansk Forening for international Søret har tilstillet Foreningen Udkast til disse Bestemmelser, der er blevet indgaaende drøftet i Fyns og Ærø Kredsstyrelser, og anmodet om Foreningens Bemærkninger. Man har derefter tilstillet førnævnte Forening det i de to Kredse vedtagne, ligesom Sejlskibsrederiforeningens Delegerede i Fællesrepræsenta-tionen efter Anmodning har deltaget i Sammenkomster med den oftnævnte danske Forening, hvor man nærmere har præciseret Sejlskibsfartens Standpunkt til de fore-liggende Spørgsmaal.

Da de Sager, der behandles af com. marit. in-tern., har betydelig Interesse ogsaa for Sejlskibsfarten,

har Bestyrelsen fundet det formaalstjenligt at indmelde Foreningen i Dansk Forening for international Søret.

Sygekasselovens Revision.

Det meddeltes i sidste Beretning, at Bestyrelsen havde tilskrevet Fællesrepræsentationen og gjort opmærksom paa, at visse Bestemmelser i det af et Udvalg til Revision af Sygekasseloven af 12. April 1892 afgivne Lovudkast vilde virke hindrende for Søfolks Optagelse i de stats-understøttede Sygekasser, og at et af Repræsentationen nedsat Udvalg, hvori Foreningens Formand havde Sæde, derefter havde foreslaaet visse Ændringer til Loven samt paa-peget de nuværende for Søfolk uheldige Forhold ved københavnske Hospitaler, saavel henset til Indlæggelse og Betaling som til de fordrede Garantier, og foreslaaet visse Lempelser.

Sygekasseloven blev imidlertid ikke vedtaget i sidste Rigsdags-samling, og med Hensyn til Spørgsmaalet om Hospitalsforholdene har Repræsentationen tilstillet Foreningen Afskrift af en Skrivelse fra Direktøren for Kø-benhavns Hospitalsvæsen, hvori udtales, at Hospitalerne ved Søfolks Indlæggelse kun forlanger Rederierne Kaut-ion for den Tid, disse i Følge Søloven er forpligtet til at bekoste Sømandens Pleje — altsaa henholdsvis 4 og 8 Uger eftersom han afskediges i Ind- eller Udlandet — og at Kautionsblanketterne derfor altid af Rederierne eller Hospitalet forsynes med Paategningen: »i Henhold til Søloven«.

For Begravelser er Rederne kun pligtige at betale i de Tilfælde, hvor Sømanden ikke er afskediget (jfr. Sø-lovens § 90), og en Kautionsblanket, hvor Ordet »Begra-velse« er udstreget, vil altid blive modtaget uden Protest, derimod mener Direktøren, at Rederierne ifølge Søloven er pligtige til at betale for Bandager og andre Ekstra-udgifter.

Endelig udtaler Direktøren, at det selvfølgelig er be-klageligt, at Sømand er blevet afvist paa Grund af Plads-mangel, men hertil er kun at sige, at Sømandene ikke indtager anden Stilling end Byens øvrige Indvaanere, og at Hospitalerne, naar der ikke er Sygepladser ledige, maa have Ret til at afvise, for saa vidt Patienter ikke lider af en Sygdom, der kræver øjeblikkelig Indlæggelse, eller Af-visning af andre Grunde er uforvarselig.

Man kan derfor ikke inlade sig paa at give Sømæn-dene en Særstilling paa dette Omraade paa Bekostning af Byens andre Indbyggere.

Aktielovforslaget.

Det herom i Landstinget nedsatte Udvalg har afgivet Betænkning angaaende Bankselskaber, men har ikke faaet tilendebragt det omfattende Arbejde, en Aktielov maatte kræve, og udtaler herom, at eventuelle Ændringsforslag vilde have taget Sigte paa betydelige Beskæringer af For-slagets meget omstændelige Regler, men samtidig paa skærpende Bestemmelser paa enkelte Omraader.

Skibes Forsyning med Lægemedler.

Det er lykkedes Bestyrelsen ved et energisk Arbejde at faa Bekendtgørelsen af 22. September 1911 ændret ved en senere Bekendtgørelse af 16. Oktober 1912, hvorefter det tillades Sejlskibe med ikke over syv Mands Besætning i Fart paa Øster-søen, Nordsøen og Kanalen at være forsynet med Medicinkiste I, samt at Skibe med ikke over to Mands Besætning i Fart østfor Linien Lindenæs—Texel fritages for at føre Medicinkiste.

Skønt Bestyrelsen ikke opnaaede at faa alle sine Øn-sker opfyldt — man har nemlig ogsaa ansøgt om at faa

Medicinkistens Indhold forholdsvis formindsket for Skibe med en lille Besætning i Fart udenfor Nordsøen og Kanalen — er de opnaaede Fordele for Sejlskibsfarten dog ret betydelige.

Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord.

Et Reglement indeholdende Regler for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord er udstedt under 25. Februar 1913.

Afsnit 1 i Reglementet omhandler Mandskabets Forplejning, og man skal herom henvise til det i sidste Beretning under Afsnittet »Kosthold m. m.« udtalte.

Afsnit 2 og 3 omhandler Mandskabets Opholdsrum, og man skal ligeledes herom henvise til sidste Beretning. Det meddeltes her, at Bestyrelsen til et Udvalg, der var nedsat til at revidere Reglementet af 1. Juli 1908 om Mandskabets Opholdsrum, havde afgivet en Betænkning og paavist, hvor uheldige de nuværende Maal, saavel for Højden i Folkerummene som for Køjerne er, særlig i mindre Skibe, hvorved en praktisk Indretning af Rummene i en unødigt høj Grad vanskeliggøres eller endog umuliggøres. Bestyrelsen har ment, at mindre Skibe (100 Brutto-Tons og derunder) burde fritages for Bestemmelser i denne Retning, eller at Køjemaalene og Højden i Rummene (herunder ogsaa Styrmandskammeret) i alt Fald reduceredes nogle Tommer. Endvidere har man paapeget, at Bestemmelsen om, at der ikke fra Mandskabets Soverum maa være Adgang til Lastrum eller Kabelrum i Sejlskibe over 300 Tons, ikke kunde overholdes hverken i almindelige Sejlskibe eller i Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft.

Dette er til en vis Grad imødekommet, idet den nævnte Tonsgrænse er forhøjet til 400 Tons for begge de nævnte Klasser Skibe, derimod er Resultatet af Bestyrelsens Anstrængelser for at tilvejebringe mere rimelige og lempeligere Bestemmelser for mindre Skibe blevet en Skuffelse, idet det ny Reglement angiver de samme Maal for Folkerum og Køjer som det gamle, hvorfor man fremdeles maa regne med den samme Utilfredshed som hidtil.

Imidlertid haaber Bestyrelsen, at Ministeriet for Handel og Søfart ved en udstrakt Dispensation vil gøre sit til, at Utilfredsheden med de nævnte Bestemmelser maa blive den mindst mulige.

Reglementet som Helhed træder i Kraft den 1. Maj 1913, dog træder Afsnit 1 først i Kraft for paagældende Skib fra det Tidspunkt, da Skibet første Gang efter den 1. Maj 1913 er i dansk Havn, indtil da forholdes efter de nu gældende Bestemmelser.

De i Afsnit 1 indeholdte Bestemmelser bliver fra 1. Maj 1915 at regne ogsaa gældende for de Skibe, der ikke efter 1. Maj 1913 har været i dansk Havn.

Et Aftryk i Plakatform af Reglementet skal i Skibe paa 100 Tons og derover være anbragt paa et iøjnefaldende Sted i Folkerummet.

Bestemmelsen, at Kostreglementet i Skibe over 100 Tons skal anbringes i Folkerummet, er ny, idet det tidligere var optaget i Afregningsbogen. Fraset Opslaget om »Skibbrudnes Redning« tvivler Bestyrelsen stærkt om Nyttens af alle de mange nu paabudte Plakatopslag, af hvilke adskillige vistnok mere formaalstjenligt kunde optages i Afregningsbogen.

Ifølge de forskellige herom udstedte Bestemmelser, skal der i Folkerummet i alle Skibe være opslaaet Uddrag af Reglerne om Søfolks Stemmegivning og i Skibe paa og over 100 Tons tillige Reglementet om Kosthold og Folkerum; i Skibe i Fart udenfor Skagen og i Skibe, der hører ind under Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed, skal der paa et for alle om Bord værende let tilgængeligt og synligt Sted henholdsvis være ophængt en Tavle med Anvisning

til skibbrudnes Redning og Angivelse om hos hvilket Selskab, der er tegnet Forsikring, samt Uddrag af den foran nævnte Lov.

Paa Grund af Forholdene om Bord vil Reglen paa et mindre Skib være den, at alle disse Opslag og Plakater maa anbringes i Folkerummet, saa det vil formentlig komme til at knibe med at skaffe passende Plads til dem.

Forskellige Signaler.

Faresignaler for Undervandsbaade og Afmærkning af Vrag. Fællesrepræsentationen har nedsat et Udvalg, hvori Foreningens Sekretær har Sæde, til at overveje disse Spørgsmaal og afgive Betænkning derover. Da Spørgsmaalene er ret indviklede og vanskelige, har Udvalget endnu ikke afgivet Betænkning.

Signaler for Skibe under Isbrydning. Dette Spørgsmaal, som omtaltes kort i Beretningen for Aaret 1910, har igen været behandlet i Fællesrepræsentationen. Da Rusland forsøgsvis har indført saadanne Signaler, forment man det rigtigst at afvente Resultatet af disse Forsøg, der vil blive afsluttet i Maj 1913, for videre foretages.

Søgelys fra Fæstninger. Direktøren for Søkortarkivet har i Skrivelse af 18. April 1912 meddelt Marineministeriet, at der i England er indført et Signal for Handelsskibe, naar de føler sig forulempet af Søgelys ved Indløbet til befæstede Havne i England, hvilket Signal, Direktøren mener, muligvis ogsaa kunde indføres hos os.

Bekendtgørelsen om dette Signal, der er optaget i Efterretninger for søfarende som Nr. 588, 1912, lyder saaledes:

»Skibe, der nærmer sig befæstede Havne ved det fore.ede engelske Kongeriges Kyster, og som generes af Søgelys, maa gøre følgende Signaler enten enkelt eller samlet:

- 1) Med Blinklanterne: Fire korte Blink efterfulgt af ét langt.
- 2) Med Fløjte, Sirene eller Taagehorn: Fire korte Stød efterfulgt af ét langt.

Om muligt skal begge Signaler benyttes. Søgelyset vil da blive benyttet paa den mindst generende Maade, ved enten at blænde det, hæve det eller dreje det.

Signalerne maa ikke benyttes uden absolut Nødvendighed. Naar Skibet ikke er i Straalerne af Søgelyset, er det umuligt at vide, hvilket Søgelys, der generer. Disse Signaler skal hjælpe de søfarende, men forpligter ikke Regeringen paa nogen Maade.»

Spørgsmaalet om, hvorvidt disse Signaler burde indføres her i Danmark, har været forelagt Fællesrepræsentationen.

Foreningens Delegerede har under Forhandlingerne anført, at det ikke alene bør være overfor Fæstninger, disse Signaler kan benyttes, men ogsaa overfor Skibe.

Repræsentationen har derefter anbefalet lignende Bestemmelser her i Danmark og henstillet, om ikke Signaler for Søgelys fra Skibe samtidig bør tages under Overvejelse.

Nautiske Publikationer.

Ministeriet for Handel og Søfart har meddelt Fællesrepræsentationen, at det af Foreningen tidligere udtalte Ønske om, at Søkortene aflagdes med misvisende Stregkompasser, og at Gradkompasserne gøres tilstrækkeligt tydeligt, vilde blive taget til Følge.

Sømandshjem i fremmede Havne.

Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har ansøgt om et yderligere Statstilskud af Kr. 1,000, hvilket er anbefalet af Fællesrepræsentationen.

Søfolks Undervisning udenfor Navigationsskolerne.

Fællesrepræsentationen har anbefalet et af Bestyrelsen for Svendborg Sømandshøjskole til Ministeriet for Handel og Søfart indsendt Andragende om Forhøjelse af den Skolen tilstaaede Statsunderstøttelse, dog med den Bemærkning, at Foreningens Delegerede gør opmærksom paa, at der utvivlsomt fra andre Steder vil blive stillet Krav til det til Afholdelse af den Slags Understøttelser paa Finansloven opførte Beløb.

Radiotelegrafi.

Et Andragende fra Bestyreren for Svendborg Navigationsskole om Statsunderstøttelse til Oprettelse og Drift af en Centralundervisningsanstalt i Radiotelegrafi for Skibsofficerer i Forbindelse med Svendborg Navigationsskole har ligeledes været forelagt Fællesrepræsentationen til Udtalelse. Under Behandlingen af denne Sag blev der af Foreningens Delegerede gjort gældende, at det vilde være et Brud paa den i »Udkastet til Lov om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m.« i 4de Afsnit (Godkendte Navigationsskoler) foreslaaede og forudsatte Ligeberettigelse af Navigationsskolerne, hvis man ved Statsunderstøttelse gav en af disse en saadan Fortrinsret, der utvivlsomt vilde virke som en Reklame for vedkommende Skole paa de andres Bekostning. Ligeledes blev anført, at den Udvikling, som Radiotelegrafen undergaar, gjorde det vanskeligt for Tiden at tage Stilling til Sagen.

Repræsentationen har ikke anbefalet Andragendet.

Landsætning af Skibshunde.

Efter Forhandling med Kredsstyrelsen for Ærø har Bestyrelsen andraget Landbrugsministeriet om, at den Skibsførerne i Svendborg Tolddistrikt tilstaaede Lempelse ved Landsætning af Skibshunde maatte blive givet for hele Landet, for saa vidt Ministeriet ikke maatte se sig i Stand til at indrømme endnu lempeligere Betingelser.

Svendborg Byfogedembede har derefter under 26. Februar 1913 tilskrevet Foreningen følgende:

Svendborg Amt har under 21. ds. kommuniceret mig Landbrugsministeriets Skrivelse af 15. d. M. saalydende:

»I et direkte hertil indsendt Andragende har Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg, anholdt om, at der maa blive meddelt Skibsførere en almindelig Tilladelse til, naar de med deres Skibe indkommer til danske Havne fra Steder i Udlandet, hvorfra Indførsel af Hunde er forbudt, at maatte landsætte deres Skibshunde.

I den Anledning skal man til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse saavel for Andrageren som for vedkommende Politimestre i Amtet tjenstlig melde, at Ministeriet herved meddeler den ansøgte Tilladelse paa Vilkaar, at Hundens Ejer, efter at Hunden ved Dyrlægeundersøgelse paa Landsættelsesstedet er befunden sund, afgiver en skriftlig Erklæring paa Tro og Love til Politimesteren om, at Hunden i mindst et halvt Aar har været i hans Besiddelse, samt at den i den Tid ikke i Udlandet har haft Samkvem med andre Hunde.»

Løgeeftersyn i franske Havne.

Med Henvisning til det i tidligere Beretninger om denne Sag omtalte skal Bestyrelsen oplyse, at da Frankrig har udstedt et nyt Dekret, hvorefter et Skib kun maa medføre et Sundhedspas, der gælder fra Afgangshavnen til den sidste Bestemmelsehavn, vil det formentlig ikke være formaalstjæntligt at fortsætte Bestræbelserne for, at Skibe paa Rejsen fra Østersøen til Frankrig kan blive forsynet med Sundhedspas i en dansk Havn. Som foran bemærket, skal Sundhedspasset være udstedt i Afgangshavnen, og Tilsidesættelse af Dekretets Bestemmelser vil kunne medføre Bøder paa Bestemmelsesstedet.

Angaaende de nærmere Regler for Udstedelse, Visering og Nødvendigheden af Sundhedspas i franske Havne henvises til *Dansk Søfartstidende* for 22. August 1912, hvor Dekretets væsentligste Bestemmelser for ikke-franske Skibe er optaget.

Toldgodtgørelse for Nybygninger.

Om dette Spørgsmaal har Bestyrelsen tilskrevet Generaltolddirektoratet saaledes:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kreds for Ærø« har i en Skrivelse til det højtærede Generaltolddirektorat af 22. f. M., hvoraf Genpart er tilstillet Foreningen, besværet sig over, at den nuværende Toldgodtgørelse for nybyggede Skibe ikke i alle Tilfælde bliver ydet saaledes, at Godtgørelsen andrager 2 pCt. af hele det Beløb, Nybygningen koster fuldt færdig.

Kredsstyrelsen har fremdraget det Forhold, at naar Bygmesteren leverer Skibet »Billærdigt«, vil Forskellen mellem Kontraktprisen herfor og hvad Skibet koster fuldt færdigt, hvilken Forskel for et Sejlskib andrager c. en Trediedel af sidstnævnte Pris, ikke nyde Toldgodtgørelse.

Endvidere nævner Kredsbestyrelsen, at hvis en Bygherre leverer alle de til Bygningen medgaaende Materialer, og Akkorden med Bygmesteren kun omfatter Arbejdslønnen, vil der kun blive ydet Toldgodtgørelse for denne. Naar man regner, at Arbejdslønnen udgør en Fjerdedel af hele Skibets Byggesum, vil der paa den Maade kun blive ydet Toldgodtgørelse for c. en Fjerdedel af denne.

Foreningen maa med Kredsstyrelsen finde, at disse Forhold ikke er rimelige og derfor ogsaa har givet Anledning til en Del Utilfredshed og Misforstaaelse, hvorfor man ærbødigst henstiller til det højtærede Generaltolddirektorat at tage under Overvejelse, om det ikke vilde være muligt, at de i Kredsstyrelsens Skrivelse paalagde Forhold kunde ordnes saaledes, at Toldgodtgørelsen gives for hele det Beløb, det nybyggede Skib koster fuldt færdigt, uanset hvorledes en Bygherre arrangerer sig med en Bygmester angaaende Bygningen af Skibet.

Foreningen tillader sig endvidere at henstille til Generaltolddirektoratet, om den Ordning ikke vil være opnaaelig, at hele den Toldgodtgørelse, der nu gives for det fuldt færdige Skib, kunde ydes med et tilsvarende Beløb pr. Brutto-Tons.»

Herpaa er indløbet følgende Svar:

»I Anledning af Foreningens Andragende af 29. Juni d. A. om, at den Godtgørelse, der i Henhold til Toldlovens § 31, 111, ydes for de til nybyggede Skibe, Baade og Fartøjer anvendte toldpligtige Materialer, maa blive beregnet paa Grundlag af, hvad den paagældende Nybygning koster i fuld færdig Stand, uanset i hvilket Omfang Bygmesteren i Henhold til den mellem ham og Bygherren indgaaede Overenskomst skal udføre det med Nybygningen forbundne Arbejde og levere de til Bygningen fornødne Materialer og Genstande, skal man meddele, at Generaltolddirektoratet ikke ser sig i Stand til at ændre de gældende Regler, hvorefter den omhandlede Godtgørelse kun udbetales et Skibsværrft (en Skibsymester) og kun med 2 pCt. af det Beløb, Bygherren for den paagældende Nybygning skal betale Værrftet (Skibsymesteren) i Henhold til den med dette indgaaede Overenskomst.»

Efter det saaledes af Generaltolddirektoratet meddelte, mener Bestyrelsen ikke, der vil være noget Haab om at faa de nu anvendte Regler for Toldgodtgørelsen for Nybygninger ændret, men da et Lovforslag om Revision af »Lov om Toldafgifterne m. m.« skal forelægges Rigsdagen i Oktober 1916, skal man til den Tid have Opmærksomheden henvendt paa Spørgsmaalet.

Toldforordningen af 1. Februar 1797.

Under 26. Juni 1912 har Finansministeren nedsat en Toldforordnings-Kommission med det Formaal at gennemgaa den bestaaende Toldforordning og fremkomme med Forslag, dels til Ændring i samme, dels til saadanne Forandringer i Toldvæsenets Forretningsgang, som maatte staa i Forbindelse hermed, og som i øvrigt kan tjene til at gøre Forretningsgangen saa økonomisk som muligt.

Efter Indstilling af Fællesrepræsentationen er til Medlem af Kommissionen valgt Repræsentationens Næstformand Direktør A. O. Andersen.

Foreningen har fra nævnte Kommissionsmedlem modtaget en Del Spørgeskemaer med Anmodning om at udsende dem til de i Sagen interesserede Personer og Korporationer og derefter indsende Besvarelserne.

Spørgeskemaet, der er udsendt til samtlige af Foreningens Bestyrelsesmedlemmer og Kredsstyrelser, lød saaledes:

Anses det for ønskeligt:

- 1) at den nuværende Arbejdstid, saavel for Opsynet som for Klareringskontorerne, forandres. Hvilken Arbejdstid anses for den mest formaalstjenlige?
- 2) at Stoppepligten for Skibe ved Rørvig, Alsodde, Udbyhøj og lignende Steder, hvor der endnu maatte findes en saadan Stoppepligt, bortfalder?
- 3) at der alle Steder, hvor Toldopsyn er ansat, gives dette Klareringsret, saavel for Ind- som Udgaende og saavel overfor Ind- som Udland?
- 4) at den nuværende Bestemmelse, hvorefter Skibet hefter for de Ladningen paaløbende Udgifter, bortfalder
- 5) at der gives samtlige Kysttoldassistenter Pligt til at foretage Paa- og Afmønstring?
- 6) Hvilke andre Ønsker nærer man?

De herpaa indløbne, saa godt som enslydende, Besvarelser er derefter med udførlig Motivering indsendt af Foreningen og lyder saaledes:

ad 1) »Ja! Følgende Arbejdstider anses som mest formaalstjenlige:

Opsyuet.

I Tiden fra 1. Marts—31. Oktober fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften med Middag fra Kl. 12 til Kl. 1½.

I Tiden fra 1. November—28. Februar fra Kl. 7 Morgen til Kl. 5 Aften med Middag fra Kl. 12 til Kl. 1.

Klareringskontorerne.

I Tiden fra 1. Marts—31. Oktober fra Kl. 7 Morgen til Kl. 6 Aften og fra 1. November—28. Februar fra Kl. 8 Morgen til Kl. 6 Aften med Middag fra Kl. 12 til Kl. 1.

ad 2, 3, 4, 5) Ja.

Endvidere har Foreningen, ligeledes med Motivering, bl. a. paapeget, at Toldvæsenets Diæter i Strandingsstilsælde under visse Forhold bør bortfalde.

Direktør A. O. Andersen har derefter tilskrevet Foreningen, at de af denne fremsatte Bemærkninger har fundet Udtryk i den af ham til den paagældende Kommission afgivne Beretning.

Navigationsvæsenets Omordning og Ændring af Sønæringsloven.

Det af Ministeriet for Handel og Søfart under 2. Juni 1911 nedsatte Udvalg til Udarbejdelse af »Udkast til Love om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. samt om Sønæringsloven m. m.« har i November 1912 afgivet Betænkning. Disse Udkast, der vil være Medlemmerne bekendt, idet de har været oplaget i *Dansk Søfartstidende* i Tiden fra 19. December 1912 til 16. Januar 1913, har tilligemed den hertil knyttede Betænkning været overvejet af Bestyrelsen, der sammen med Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederi-Forening har tilstillet Fællesrepræsentationen en Række Ændringsforslag, der endvidere er tiltraadt af Østasiatisk Kompagni.

Ændringsforslagene har derefter været behandlet i en Række Møder i Fællesrepræsentationen, hvor der imidlertid hurtig viste sig ret store Divergenser mellem Redernes Delegerede og de Delegerede for de fleste øvrige Fraktioner indenfor Repræsentationen. Idet Rederne i alt væsentligt finder de nuværende Eksamensfordringer for fyldstgørende, og da Tilgangen til Navigatorstanden er saa ringe, at der endog paa Tider er en følelig Mangel paa Styrmand, maatte Redernes Stilling være den ikke at gaa med til tvungne Eksamensfordringer, der kunde befyrgtes yderligere at ville hæmme Tilgangen af Navigatorer.

Paa den anden Side har Rederne kunnet anbefale, at der gives dem, som maatte ønske det, saa let Adgang som mulig til ved frivillige Kursus at tilegne sig en fyldigere Uddannelse i hvilke som helst Fag. Dette Standpunkt vil være forstaaeligt og burde respekteres.

De foran nævnte Ændringsforslag gaar i det væsentligste ud paa, at Styrmandseksamen giver Ret til at sejle som Styrmand med ethvert Skib i enhver Fart og som Fører af Sejlskib paa ikke over 800 Br. Tons i enhver Fart og af Dampskib i indskrænket Fart. Bestemmelsen om tvungen Styrmandsfart for at kunne stedes til den almindelige Skibsførereksamen udgaar.

Den almindelige Skibsførereksamen giver Ret til at føre Sejlskib paa over 800 Br. Tons og Dampskib udenfor indskrænket Fart, alt selvfølgelig forudsat, at Betingelserne med Hensyn til Søfart. Alder m. m. er opfyldt.

Som en udtrykkelig Forudsætning for Ændringsforslagene udtaler Rederne, at Uddannelsen for Navigatorerne ikke maa medføre væsentlig større Udgifter end de med den nu krævede teoretiske Uddannelse forbundne, og at — som Følge af denne Forudsætning — den Tid, der er paaregnet til Uddannelsen, ikke heller bliver væsentlig større, end den er nu. Dog paapeger Rederne, at det forekommer dem at være ønskeligt, at der medtages nogen Undervisning i Engelsk ved Styrmandseksamen, idet man formentlig saa paa den anden Side kunde udskyde noget af de andre Fag. I Forbindelse hermed anføres, at man kun gaar med til, at Fordringerne til de enkelte Eksamensfag fastsættes ved kgl. Anordning og ikke i selve Loven, under den Forudsætning, at Kravene til Styrmandseksamen og den almindelige Skibsførereksamen ikke stilles højere end, at den til Forberedelsen til respektive den almindelige og den udvidede Styrmandseksamen efter den nugældende Eksamenslov nødvendige Tid ikke overskrides. Angaaende Betimeligheden af at indføre »Sømandsskab« som særligt Undervisningsfag til Styrmandseksamen er Meningerne indenfor Rederikredse meget delte.

Redernes Ændringsforslag gaar endvidere ud paa, at den Størrelse, der for Sejlskibe i Fart paa fremmede Verdensdele, belinger Ansættelsen af to Styrmand, forandres til 400 Br.-Tons, at der gives mere formaalstjenlige Bestemmelser for Fordringerne til Maskinbetjeningen i Sejlskibe med Hjælpemotor, og at en eventuel ny Ordning ikke paa noget Omraade krænker nogens engang erhvervede Ret eller faar tilbagevirkende Kraft.

Saavel om Redernes som om nogle af Maskinmester O. Mortensen stillede Ændringsforslag er der i Fællesrepræsentationen foretaget Afstemning, hvorefter Repræsentationen vedtog at indstille til Ministeriet, at der ved Behandlingen af saavel Eksamenslovene som Sønæringslovene, tages Hensyn til de foreliggende Ændringsforslag med samt de foretagne Afstemninger desangaaende.

I en vis Forbindelse med Navigationsvæsenet staar en til Fællesrepræsentationen indsendt Skrivelse fra Navigationsslærer L. Rasmussen, Svendborg, med Kopi af et til Ministeriet for Handel og Søfart fra ham og Navigationsslærer M. L. Arnvig, Svendborg, indsendt Andragende om visse Begunstigelser for en Navigationsskole, der tænkes oprettet i Aarhus.

!Fyr. Vagere m. m.

Falske Bolsaks. Angaaende Afmærkningen af denne farlige Grund har Bestyrelsen tilskrevet Fællesrepræsentationen saaledes:

»I den af en Kommission i Slutningen af 1903 afgivne Betænkning, over hvorledes Fyrvæsenet i Tiaaret 1905 til 1915 bør udvikles for at kunne holde Skridt med Tidens Krav, er optaget Forslag om et Baakefyr paa Falske-Bolsaks i Storebelt. Kommissionen inddeler de foreslaaede Nybygninger og Forandringer af Fyr i tre Grupper og har optaget nævnte Forslag i 2den Gruppe, hvorhos den udtaler, at 1ste Gruppe indbefatter de Arbejder, der paa Grund af deres Ønskelighed eller paa Grund af de nuværende Fyrs Tilstand bør udføres først. 3dje Gruppe indbefatter de Arbejder, der bedst kan udsættes, og de resterede Arbejder kommer da i 2den Gruppe.

Saa vidt Foreningen kan se, er alle de i 1ste Gruppe foreslaaede Arbejder, de fleste af de i 2den Gruppe samt en Del andre

Fyrrarbejder, der ikke har været optaget i Kommissionsforslaget, nu udført, og Foreningen mener derfor, at en tidssvarende Belysning af den nævnte farlige Grund ikke længer bør udsættes, men snarest muligt udføres, enten ved Opførelse af det foreslaaede Baakefyrr, eller hvad man har Grund til at formode vil blive Tilfældet, ved Anbringelse af en Lysbøje. En saadan Bøje vilde frembyde den Fordel fremfor en Fyrrbaake, at den tillige kunde indrettes som Klokkel- eller Fløjtetønde og derved gøre stor Nytte ogsaa med Taage, men paa den anden Side vilde det jo være nødvendigt at inddrage den under Isforhold.

Angaaende Ønskeligheden af en Belysning af Falske-Bolsaks udtaler Kommissionsbetænkningen:

»Et Baakefyrr paa Falske-Bolsaks vil være til megen Nytte for den gennemgaaende Sejlads i Beltet, ligesom det ogsaa vil faa stor Betydning for den indenrigske Fart.«

I Henhold til det foran udtalte tillader Foreningen sig at anmode den ærede Fællesrepræsentation at rette en Henvendelse til vedkommende Myndigheder om, at en tidssvarende Belysning af afnævnte Grund snarest muligt maa blive iværksat.«

Ministeriet for Handel og Søfart har derefter meddelt Fællesrepræsentationen, at Marineministeriet agter at bibeholde den nuværende Klokkébøje og desuden at udlægge en Lystønde i 10 m Vand NØ. for det lægste Sted paa Grunden.

En saadan Afmærkning vil sikkert vise sig heldig for en sikrere Navigering i denne Del af Storebeltet.

Vagere. Foranlediget ved en Skibsførers Skrivelse til Foreningen har Bestyrelsen overvejet Spørgsmaalene om Flytningen af Vageren paa Omø Staalgrunde og Anbringelsen af Vagere paa »Hvide Hage«, Skrams Flak, Ljushagen og en Prik paa Avernakø. Bestyrelsen har med den Bemærkning, at den ikke kunde anbefale Flytningen af Vageren paa Omø Staalgrunde, tilstillet Fællesrepræsentationen Sagen. Repræsentationen har derefter anbefalet Anbringelsen af en Vager paa Skrams Flak og en Prik paa Avernakø samt en Klokkébøje, subsidiært en Vager paa Ljushagen.

Fyr. Bestyrelsen har behandlet et Andragende, der er tilsendt Marineministeriet, samt dette Ministeriums Svar herpaa. I Andragendet fremhæves, at de nuværende Fyr ved den nordlige Indsejling til Bøgestrømmen bør forandres til 2 hvide Ledefyr, at Thunø Fyr er for svagt, og at de hvide Vinkler bør indrettes med Blink, at Albuens Fyr ligeledes er for svagt, og at der bør oprettes et Taagesignal paa Sejroen samt endelig, at de Broer, der er anlagt i Horsens Fjord, og som rækker ud til Sejløbet, bør afmærkes med Lygter.

Marineministeriet udtaler, at den ønskede Forandring af Indsejlsfyrene i Bøgestrømmen vil gøre Belysningen mindre fuldkommen, og at den paapegede Forandring af Thunø og Albuens Fyr vil kunne ske ved at forandre Fyrene til at brænde Blaugas, men at man først ønsker at høste mere Erfaring ved de Fyr, der nu er forandret til Blaugas.

Endvidere udtales, at det ikke kan anbefales, at der anlægges Taagesignal ved Sejro Fyr, da det lange Rev, der strækker sig ud fra NV. Enden af Øen, gør, at Pladsen ikke er egnet til Taagesignalstation, og endelig siges om Forholdene i Horsens Fjord, at da Kommunerne i sin Tid fik Tilladelse til at bygge Broerne, uden at de forpligtedes til at sætte Fyr paa dem, vil de næppe nu kunne forpligtes dertil.

Bestyrelsen har med Fællesrepræsentationen kunnet slutte sig til Marineministeriets Bemærkninger, dog har man fra Foreningens Side anmodet Repræsentationen om at henstille til nævnte Ministerium, at Spørgsmaalet om Anbringelsen af Lygter paa de nævnte Broer nærmere undersøges.

Lossebroen ved Krik. Et Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Nedsættelse af Bropengene ved denne Bro har været behandlet af Bestyrelsen, der vedtog at søge de nærmere Omstændigheder desangaaende oplyst. Det oplystes, at Broen tilhører Vandbygningsvæsenet (som Appendiks til Høfderne), men at den saa vidt muligt overlades til den al-

mindelige Trafik til Afbenyttelse mod Betaling efter den til enhver Tid for Lemvig Havn gældende Takst.

Det viste sig endvidere, at Fællesrepræsentationens Forretningsudvalg i 1910 har behandlet samme Sag og udtalt overfor Ministeriet, at den ganske maatte henstille til dette, hvilken Stilling det ønskede at indtage i Sagen.

Ved den endelige Behandling i Repræsentationen vedtoges det at henvise til denne Udtalelse.

Nyord Havn. Et Andragende til Trafikministeriet om, at der af Statens Midler maatte blive bevilget et Beløb paa ca. 3000 Kr. til Opmudring af denne Havn, har været forelagt Fællesrepræsentationen til Udtalelse.

Efter at Foreningen har forskaffet sig nærmere Oplysninger, der bekræfter det i Andragendet udtalte om Havnens daarlige Forfatning, samt gjort sig bekendt med Regulativerne for Havnen, har Repræsentationen paa Grund af Omstændighederne anbefalet det i Andragendet ansøgte.

Aflysning af Sejladsen og Opfyldning af den sydlige Del af Middelgrunden. Ministeriet for Handel og Søfart har med Anmodning om Fællesrepræsentationens Udtalelse tilstillet denne en fra Marineministeriet modtagen Skrivelse, hvorefter dette Ministerium er betænkt paa at ville aflyse al Sejlads over et nærmere betegnet Areal af Middelgrunden og anvise det til Udkastning af Affald fra Københavns Havn.

Foreningen har i denne Anledning tilskrevet Repræsentationen saaledes:

»I Skrivelse af 12. ds. har den højtærede Fællesrepræsentation anmodet om Foreningens Udtalelse angaaende en af Marineministeriet udkastet Plan, hvorefter et nærmere betegnet Areal af den sydlige Del af Middelgrunden afspærres fra al Sejlads og anvendes til Udkastning af Affald fra Københavns Havn.

Foreningen skal i denne Anledning og efter nøje Overvejelse tillade sig at udtale, at den alvorligt maa fraraade saavel Afspærringen som, at der foretages en Formindskelse af Vanddybden paa det paagældende Sted.

Som Forholdene er nu, kan Skibe med et Dybgaaende af ikke over 10 Fod staa over hele det Areal, der foreslaas afspærret, og Afspærringen vil saaledes bevirke en Indsnævring af det nu for mindre Skibe brugbare Sejløb, saavel øst som vestom den sydlige Del af Middelgrunden, hvilket igen vil bevirke en endnu større Færdsel i den dybere Del af det i Forhold til den stærke Trafik ret smalle Sejløb.

Det maa endvidere anses som givet, at en Del af det udkastede Affald ikke vil bundfælde paa Stedet, men af Strømmen blive ført enten sydefter ud i Sejløbet eller nordefter hen paa den midterste Del af Middelgrunden, og en Opgrunding paa de nævnte Steder vil derfor kunne befrygtes.

Ligeledes vil en Opfyldning paa det ommeldte Sted utvivlsomt i Nærheden af samme faa en uheldig Indflydelse paa Strømmen, saavel med Hensyn til dens Fart som dens Retning.

Endelig er Foreningen af den Anskuelse, at det ikke vil kunne frembyde særlige Vanskeligheder at udpege et Sted i Nærheden af det foreslaaede, f. Eks. et Sted paa Saltholmsflakket, hvor de foran paapegede Ulemper ikke vil gøre sig gældende.«

Repræsentationen har tiltraadt denne Udtalelse.

Provinsmæglerforeningens Udkast til ny Mæglerartikler udenfor København

har været behandlet af Bestyrelsen, der vedtog at henholde sig til Foreningens Skrivelse af 30. September 1898, hvori udtaltes, at man ikke indser, der kan være nogen Vanskelighed forbundet med at frigive Skibsmægler-Næringen, og at man i hvert Fald maa anse det for ubetinget rigtigt, at Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklaring frigives.

Internationale Søvejsregler.

De Forenede Staters Regering har foreslaaet for den danske Regering, at der til Art. 31, 2. Afsnit Nr. 3, tilføjes følgende Ord:

»and no signals for other purposes which may be mistaken for these distress signals shall be exhibited«.

saaledes at Pkt. 3 kommer til at lyde som følger:

»Rockets or shells throwing stars of any colour or description, fired one at a time, at short intervals, and no signals for other purposes which may be mistaken for these distress signals shall be exhibited.«

Fællesrepræsentationen, der har haft Spørgsmaalet til Overvejelse, har efter Forslag fra Foreningen henstillet til Ministeriet for Handel og Søfart, om det ikke vilde være mest formaalstjenligt, at Tilføjesen indførtes som et nyt sidste Punkt til Artiklen, saaledes at det klart og tydeligt henviser til alle og ethvert af de foran nævnte Nødsignaler.

Disciplinarret.

Fællesrepræsentationen har haft et den lovgivende Forsamling i Belgien forelagt privat Forslag til Lov om Oprettelse af en Disciplinarret for Handelsmarinen til Udtalelse. Repræsentationen har ikke ment, at Indførelsen af en saadan Ret her i Danmark frembød særlige Fordele fremfor vore nuværende Sætter.

Værnepligtsloven af 8. Juni 1912.

Medens der efter den gamle Lov var en Lægdsrulle og en Sørulle, er der nu kun een, nemlig Lægdsrullen. Den søfarende, for saa vidt han er mødepligtig, skal møde paa Session, og saa snart han under Udmønstring kommer til et Sted, hvor der i Øjeblikket holdes Session, skal han fremstille sig og vil straks blive behandlet udenfor Tur. Den, som i Fredstid uden lovligt Forfald udebliver, straffes med Bøder fra Kr. 10. til Kr. 400.

Enhver Skibsfører, med hvis Skib de her omhandlede værnepligtige har Hyre, er under en Mulkt af fra Kr. 20 til Kr. 200 forpligtet til at paase, at de værnepligtige overholder Reglerne om Mødepligt.

Da det i mange Tilfælde, særlig naar Skibet kommer fra Udlandet, vil være vanskeligt for de paagældende at vide Besked om, at der netop afholdes Session paa det Sted, Skibet er ankommet til, vil det let ses, at de Forpligtelser, som her paalægges Skibsføreren, er ret strenge og nærmest meningsløse, naar man ser hen til, at Loven ikke i nogen Retning paabyder Autoriteterne (her Toldvæsenet) at lette Skibsføreren og Mandskabet disse Forpligtelser; thi intet vilde være mere naturligt, end at Toldvæsenet i den Tid, Sessionen afholdes paa vedkommende Sted, underretter Skibsføreren derom ved Ankomsten.

Foreningens Delegerede har indenfor Fællesrepræsentationen paatalt disse Forhold, og denne har søgt Forhandling med Justitsministeriet og udvirket, at der fremtidig paa alle Toktboder udenfor København vil blive opslaaet Meddelelse om Tid og Sted for den lokale Sessions Afholdelse. Skulde denne Foranstaltning ikke vise sig tilstrækkelig virksom, vil man arbejde hen til, at det administrativt paalægges Toldvæsenet at underrette Skibsføreren, som foran paapeget.

Lodsning under Bugsering.

I Tilslutning til det, herom i sidste Beretning udtalte, skal Bestyrelsen meddele:

Loven om Lodsvæsenets Ordning er i Rigsdagssamlingen 1911—1912 vedtaget i alt væsentligt i Overensstemmelse med Marineministerens Forslag, dog:

»at Ministeriet bemvndiges til forsøgsvis at indføre Lempelser i Lodspligten under Bugsering, i alle Farvande for mindre Sejlskibe, og i bestemte Farvande for visse Klasser af Skibe.«

Endvidere vedtoges en Tilføjelse om, at Loven vil være at revidere inden 1. Januar 1915, blandt andet med det Formaal at indføre lidssvarende Bestemmelser angaaende Pligten til at tage Lods under Bugsering.

Om Lodstaksterne udtaler Udvalget i sin Betænkning over Forslaget:

»Overfor Udvalget er det oplyst, at de gældende Lodstakster, særlig naar Rækker af Strækningstakster lægges sammen, kunne naa en Højde, der staaer i det mest skrigende Modsetningsforhold til de af Fartøjerne indsejlede Fragtbeløb. Udvalget har imidlertid ikke ment nu at kunne tage dette indviklede Forhold op til en endelig Løsning, og man indskrænker sig derfor til her at henstille til Ministeriet, at ogsaa Lodstaksterne tages op til Revision.«

Ligeledes udtaler Betænkningen, at Udvalget ikke stiller noget Forslag angaaende Lodsvæsenets Henlæggelse under Ministeriet for Handel og Søfart, men henstiller, at Sagen lages op til grundig Overvejelse, og at Marineministeriet, indtil en eventuel Omlægning sker, hører Ministeriet for Handel og Søfart i Sager angaaende administrative Bestemmelser vedrørende Lodserier, Lodser, Lodstakster, Lodstvang og lignende Forhold, før Afgørelser i disse Sager finder Sted.

Endelig udtaler Udvalgets Flertal om Lodsørnes Statsansættelse, som disse har arbejdet for, at det hverken ønsker at stille Forslag om Statsansættelse eller om Garantier for en vis Indtægt eller at henstille til Ministeriet at oplage denne Sag til Løsning.

Førend Marineministeriet agter at gøre Brug af den foran omtalte Bemyndigelse, har det ønsket, at Lodsvæsenet skulde forhandle med de interesserede Søfartsorganisationer, og Fællesrepræsentationen har anbefalet, at der foruden med andre Organisationer ogsaa førtes Forhandling med Foreningen.

Bestyrelsen, der nøje har overvejet denne ny Stilling, som Spørgsmaalet om Lodspligten under Bugsering herved er kommet ind i, har til at forhandle med Lods-væsenet valgt sin tidligere Repræsentant i Lodssager, Skibsmægler H. A. Hansen, Thurø.

Denne og Foreningens Sekretær har haft flere Forhandlinger med Lodsinspektøren, hvorefter Repræsentanten i Skrivelse til Lodsdirektoratet har anbefalet, at følgende forsøgsvisse Lempelser i Lodspligten under Bugsering snarest muligt indføres:

- 1) at Lodspenge for det bugserende Skib kun betales, naar dette har tilkaldt Lods til egen Vejledning,
- 2) at Tons-Grænsen for de ikke lodspligtige Skibe forhøjes til 150 Brutto-Tons, og
- 3) at Lodspligten under Bugsering indenfor et og samme Havneomraade bortfalder.

Tyske Drenges Forhyring med danske Sejlskibe i Hamborg.

Foreningen har gennem Fællesrepræsentationen modtaget følgende Skrivelse i Afskrift fra Ministeriet for Handel og Søfart:

»I den med Bilag i Afskrift hosfølgende Skrivelse har Udenrigsministeriet bl. a. henledt nærværende Ministeriums Opmærksomhed paa, at det i den seneste Tid — i betydelig højere Grad end tidligere — sker, at Kaptajnerne paa danske Sejlskibe i Hamburg engagerer tyske Skibsdrenge imod en kontant Betaling til Kaptajne» af i Reglen Mk. 150. samt at det som Følge heraf efterhaanden er bleven en Sjældenhed, naar der i Hamburg paaamønstres danske Skibsdrenge med danske Sejlskibe.

Under Henvisning hertil samt med den Bemærkning, at det ogsaa fra anden Side for Ministeriet for Handel og Søfart er bleven anført, at det i de senere Aar er blevet yderst vanskeligt eller umuligt for danske Dreng at erholde Hyre som Dæksdreng med danske Skibe fra Hamburg, skulde man tjenstlig anmode den ærede Fællesrepræsentation om at indhente og med egne Ytringer hertil fremsende en Udtalelse over Sagen fra »Dansk Sejlskibsereri-Forening«.

Det tilføjes, at Ministeriet navnlig vilde sætte Pris paa at erholde Oplysning om, i hvilket Omfang Forhyring som den ommeldte finder Sted, samt i Forbindelse hermed en Udtalelse om, hvorvidt det nævnte Forhold maa antages at formindske Tilgangen til den danske Navigatorstand.«

I denne Anledning har Bestyrelsen bl. a. tilskrevet Repræsentationen:

»I Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart anmodes Repræsentationen om at indhente og mod egne Ytringer fremsende en Udtalelse over Sagen fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og Foreningen skal i denne Anledning tillade sig at udtale, at en saadan Fremgangsmaade, som man nu først faar virkelig kendskab til, ikke bør finde Sted, hvorfor Foreningen paa formaalstjenlig Maade vil bestræbe sig for at hidføre den Forandring, at Erløggelsen af Penge for Antagelsen af tyske Drengene paa de i Foreningen indmeldte Skibe afskaffes.

Naar dette — iøvrigt i mere end én Henseende forkastelige System — bortfalder, vil danske Drengene, forudsat at de selv vil bekoste deres Rejse til Hamburg, blive ganske ligestillet med tyske, og man vil ydermere bestræbe sig for, at danske Drengene saa vidt muligt altid foretrækkes.

Naar det i Ministeriets Skrivelse anføres, at det i de senere Aar er blevet yderst vanskeligt eller umuligt for danske Drengene at erholde Hyre i Hamburg som Dæksdreng med danske Skibe, er dette et Forhold, som Foreningen intet kendskab har til, men den tror, at den Stags Forhyring, hvorved der betales Penge for Antagelsen af Drengene, kun finder Stod i et meget lille Omfang og aldeles ingen Indtjendelse kan have paa Tilgangen til den danske Navigatørstand.«

Bestyrelsen maa i Sejskibsfartens Interesse meget misbillige det i Skrivelserne omhandlede Forhold, der i flere Retninger er egnet til at stille vor Sejskibsfart i et ugunstigt Lys, hvilket dog bør undgaaes; thi Sejskibsfarten har i alle Retninger saa meget at kæmpe imod, at den ikke i Forholdet overfor Mandskabet tilmed bør have den offentlige Mening imod sig. Bestyrelsen anmoder indtrængende Medlemmerne ikke at reflektere paa Tilbud om for Betaling at antage tyske Skibsdrengene, men derimod begunstige Antagelsen af danske.

Konsulatvæsenet

Repræsentationen har anbefalet og udtalt sig om Besættelsen af Konsulaterne i Riga, Johannesburg, Portland (Oregon), og Vicekonsulaterne i Charokow, Harwich, Neder-Kalix, Swansea, San Pedro de Makoris (Dominikanske Republik), Dania, Berdiansk, Glasgow, Umeå, Uleåborg, Narvik, Leven og Melhil, Danzig, Port Alegre, Skien, St. Valery sur Somme, Berwick on Tweed og Liège.

Repræsentationen har anbefalet Oprettelsen af et dansk Konsulat i Republikken Paraguay og Oprettelsen af en konsulær Post i Kongostaten, at Konsulatet i Memel nedlægges og erstattes af et Vicekonsulat, der henlægges under Konsulatet i Königsberg, og at de danske Konsulardistrikter i Spanien omlægges.

Bestyrelsen har med nogen Forundring bemærket, at Vicekonsulaterne i Saffi og Larache er blevet nedlagt, uden at Skibsfartens Organisationer har været taget med paa Raad, hvilket dog ellers plejer at være Tilfældet i Konsulatspørgsmaal, og Bestyrelsen har under Overvejelse, hvorvidt disse Nedlæggelser er betimelige henset til Skibsfartens Interesser.

Valg af Repræsentanter til at afgive Kredens Stemmer paa Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolks Generalforsamling er foranlediget afholdt i Bornholms, Sjællands, Fyens, Ærø, Østjyllands, Fanø og Vestjyllands og Nordjyllands Kredse. — Sverrig har udstedt en Bestemmelse, der er traadt i

Kraft den 1. Januar 1912, hvorefter Mønstring i Sverrig af svenske Søfolk paa fremmede Nationers Skibe for at være gyldig altid skal foretages af den lokale Mønstringsautoritet. — Man har ikke fundet det formaalstjenligt, særlig henset til den Stilling England indtager i Spørgsmaalet, at anbefale Danmarks Deltagelse i en af den franske Regering foreslaet Konference til Drøftelse af særlige Maalingsregler for Motorfartøjer.

Fra Nordisk Skibsrederforening har Bestyrelsen faaet tilsendt Ordlyden af et i de forenede Staters Senat indbragt Forslag til Ændring af »Harter-Acten«, som er overgivet til Fællesrepræsentationen. Denne har derefter anmodet Regeringen om at ville være opmærksom paa Sagens videre Forløb.

I Anledning af Afholdelsen af en international Toldkongres i Paris i Maj i 1913 har Repræsentationen udtalt, at den forventede Regeringens udsendte vilde varetage Skibsfartens Interesser.

Et Forslag til Tillægsbestemmelser til Frederikshavn—Hirsholmenes, Helsingørs, Nyborg og Esbjerg Lodseriers specielle Reglement har været behandlet i Repræsentationen, hvorefter Marineministeriet har fastsat de nævnte Bestemmelser. — Nogle af Mønstringskontoret i København foreslaede Foranstaltninger til yderligere Kontrol med Ud- og Afmønstring af Mandskab har Repræsentationen fraraadet, idet den bl. a. har udtalt, at deres praktiske Betydning neppe kan antages at staa i et rimeligt Forhold til det forøgede Arbejde af denne Art, de vil paaføre Skibsførerne, og som i de senere Aar har antaget et Omfang, der maa gøre det betænkeligt at forøge det med mere end strengt nødvendigt. — Mellem Embedsmænd fra flere af Ministerierne paa den ene Side og Repræsentanter for Erhvervsorganisationerne paa den anden Side foregaar der Forhandlinger og Overvejelser, dels angaaende de nugældende Handels- og Skibsfarts-traktater, dels angaaende Overenskomster om ny. Som Fællesrepræsentationens Repræsentant i disse Forhandlinger deltager dens Formand, Direktør Carl Will. — Repræsentationen har meddelt Foreningen, at Betegnelsen »St Yves« for Byen »Setubal« ikke kendes af Postfunktionærerne i Portugal, hvorfor Postadressen »Setubal« bør anvendes. — Fra 1. April 1912 at regne skal danske Søfolk, som farer med norske Skibe eller afmønstres fra saadanne, paa de norske Konsulater i Antwerpen, Marseille, Genua, London, Hull, Leith, Liverpool og Newcastle on Tyne uden Vederlag kunne indbetale Penge, der er bestemt til Hjemsendelse til Danmark, til nævnte Konsulater, der vil have at sende Pengene til det paa Stedet værende danske Konsulat til videre Besørgelse. Paa tilsvarende Maade skal norske Søfolk, som farer med danske Skibe eller afmønstres fra saadanne, paa de danske Konsulater i de nævnte Byer kunne indbetale Penge til disse Konsulater til Oversendelse til de norske Konsulater sammesteds. — I Anledning af en Forespørgsel fra Repræsentationen angaaende Libau Fyrskibs for tidlige Indtagelse under Isforhold, har Foreningen udtalt, at den ikke har indhøstet Erfaringer herom. —

Endelig har Foreningen foranlediget forskellige Meddelelser, som den har ment af Interesse for Medlemmerne, optaget i *Dansk Søfartstidende*.

I Bestyrelsen for Dansk Sejskibsrederi-Forening, Svendborg, i Juni 1913.

C. P. Lund,
Rønne,
Formand.

J. C. Carlsen,
Marstal.

J. Ph. Jørgensen,
Thurø.

F. L. Knakkegaard,
Nykøbing, M.

A. M. Knudsen,
Sønderho.

Alfred Nielsen,
Rudkøbing.

N. J. Ohlsen,
Marstal.

C. V. Petersen,
Svendborg.

C. Minor Rasmussen.

- 2) *Flashing Bay Inner* røde Baake er opført i c. 1,8 m Vand, 600 m 156¼° (misv. S. t. E. ¼ E.) fra samme Fyr.
Flashing Bay Fyr: 40° 46' 13" N. 73° 51' 12" W.
- 1047. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Blackwells Island. Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1625. Washington 1913.)
Ten-foot Spot Spirtønde 11 er udlagt i c. 5,4 m Vand ved 3 m Pullen SE. for *Blackwells Island*, 215¼° (misv. SW.) fra den firkantede, hvide Kuppel i *Astoria* og 169½° (misv. S.) fra Flagstangen paa *Blackwells Island*. *Blackwells Island Reef* Fyr: 40° 44' 47" N. 73° 57' 55" W.
- 1048. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Forsøgsløstønde** inddraget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1532. Washington 1913.)
 Forsøgsløstønden Nr. 5 A, som var udlagt ved *Pitch of the Hook* Klokketønde 5, er inddraget. *North Hook* Fyr: 40° 28¼' N. 74° 00¼' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/921. København 1913.)
- 1049. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Cherrystone Inlet. Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1628. Washington 1913.)
 Paa en rød Fyrbaake i 1,8 m Vand paa E.-Siden af *Cherrystone Inlet* er tændt et rødt, fast Fyr, 259½° (misv. W. ½ S.) fra Kanten af S.-Pynten ved Indløbet til *Kings Creek* og 174½° (misv. S.) fra *Cherrystone Island* venstre Kant. 37° 16' 46" N. 76° 01' 32" W.
- 1050. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Coan Floden. Travis Point Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1631. Washington 1913.)
 Paa en rød Baake i 1,8 m Vand paa Yderenden af Grunden ud for *Travis Point* er tændt et rødt, fast Fyr, 187° (misv. S. t. W.) fra *Coan River (Sheep Neck)* Fyr og 294½° (misv. NW. t. W. 3/8 W.) fra Kanten af *Great Point*. 37° 59' 38" N. 76° 27' 12" W.
- 1051. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Yeocomie Floden. Lynch Point Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1534. Washington 1913.)
 Paa Yderenden af Grunden ud for *Lynch Point* er tændt et rødt, fast Fyr, 47½° (misv. NE. 5/8 E.) fra Kanten af *Thicket Point* og 102° (misv. E. t. S. ½ S.) fra *Lynch Point* venstre Kant. 38° 02' 26" N. 76° 30' 00" W.
- 1052. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. St. Clements Bugt. Cedar Point Bar Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1535. Washington 1913.)
 Paa *Cedar Point* Barre er i 1,4 m Vand opført en sort Baake, hvorfra der vises et hvidt, fast Fyr, 64° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra *Cedar Point* og 173° (misv. S. 1/8 E.) fra Kanten af *Gnat Point*. 38° 17' 18" N. 76° 42' 51" W.
- 1053. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Patuxent Floden. Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1538. Washington 1913.)
 1) *Point Patience* røde, faste Fyr er tændt. Det vises fra en rød Fyrbaake i 1,8 m Vand, 299° (misv. NW. t. W.) fra Kanten af *Sandy Point* og 351° (misv. N. ¼ W.) fra *Spencers* Værft. 38° 19' 43" N. 76° 29' 03" W.
 2) *Broome Island* røde, faste Fyr er tændt. Det vises fra en rød Fyrbaake i 1,8 m Vand, 201° (misv. SW. t. S. 5/8 S.) fra S.-Enden af *Broome Island* og 314½° (misv. NW. ½ N.) fra Kanten af *Sotterly Point*. 38° 23' 57" N. 76° 33' 18" W.

- 1022. Norge. Skagerak. Ytre Ulvø S. Maagegrunden. Klokketønde udlagt.**
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 4. Kristiania 1913.)
 Stagen ved *Maagegrunden* er ombyttet med en Klokketønde. 58° 06' 28" N. 8° 14' 05" E.
 (Kort Nr. 236.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/922. København 1913.)
- IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**
- 1023. Tyskland. Helgoland. Taagesignal forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1502. Berlin 1913.)
 Taagesirenen paa N.-Spidsen af *Helgoland* er nu i Virksomhed til Forsøg. Sirenen giver Fire-Stød hver 1 m. 30 s. Kommer Sirenen i Uorden, gives Taagesignal med Et-Knald hver 5 m. 54" 11' ¼ N. 7° 52' 5 E.
 (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/478. København 1913.)
- 1024. Tyskland. Elben. Elbe III Fyrskib NW. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1448. Berlin 1913.)
 En Fiskerdampner er sunket i 17 m Vand c. 500 m NW.-lig for Fyrskibet *Elbe III*. Tæt neden for Vraget er udlagt et tremastet, rødt Mærkeskib, der viser et rødt Flag eller et grønt Lys over et hvidt Lys foruden Ankerlanterne. 53° 58' 32" N. 8° 28' 49" E.
- 1025. Tyskland. Ems. Afmærkning forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1374. Berlin 1913.)
 Løstønden *H 5* er nu flyttet til 53° 35' 22" N. 6° 32' 45" E. og Løstønden *Westerems* er nu rød.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/945. København 1913.)
- 1026. England. Themsen. Longsand og Knock Deep. Skydetønder inddraget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 724. London 1913.)
 Skydetønderne i *Longsand* og *Knock Deep* er inddraget. Skibe bør holde godt uden om Kanten af Sandene, da disse jævnlig flytter sig. c. 51° 33' N. 1° 26' E.
- 1027. England. Themsen. Barrow Channel. Løstønde ombyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 759. London 1913.)
Barrow Channel Lys- og Klokkebaad Nr. 1, som viser Tre-Lyn hver 20 s., Lyn ½ s., Mørke 2¾ s., Lyn ½ s., Mørke 2¾ s., Lyn ½ s., Mørke 13 s., og som er forsynet med Klokke og Undervandsklokke, er udlagt og Løstønden inddraget. 51° 41' 56" N. 1° 19' 05" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/819. København 1913.)
- 1028. Skotland. Peterhead. Taagesignal gives.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 738. London 1913.)
 1) Paa *Green Island* ved det E.-lige Molehoved ved Indløbet til den N.-lige Havn gives Taagesignal med Klokke hver 3 m. 57° 30' 27" N. 1° 46' 07" W.
 2) Ved det røde, faste Fyr paa det S.-lige Molehoved ved Indløbet til den S.-lige Havn gives Taagesignal med Gongong hver 3 m.
 (Kort Nr. 180.)
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
- 1029. Frankrig. Havre. Vrag forsvundet.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 243/1488. Paris 1913.)
 Vraget af det sunke Fiskerfartøj er forsvundet, og Afmærkningen er inddraget. 49° 29' 05" N. 0° 04' 18" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/961. København 1913.)

- 1030. Frankrig. Havre Indsejling. Lø Havre Fyrskib permanent. Hertziske Taagesignaler til Forsøg. Tønde flyttet.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 243/1488. Paris 1913.)
Lø Havre Fyrskib er nu permanent. 49° 32' 37" N. 0° 06' 25" W.
 Fyrskibet giver til Forsøg *hertziske* Taagesignaler. Hver 23 s. gives en Signal-emission, som i Telefonen frembringer Lyden Ut, afpasset saaledes, at den i 7 1/2 s. med svag Hastighed telegraferer Bogstavet H i Morse's Alfabet.
 Den hvide Spirtønde SE. for Fyrskibet ligger nu 350 m fra dette. 49° 32' 29" N. 0° 06' 14" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/8. København 1913.)
- 1031. Frankrig. Saint-Malo. Lystønde forsynet med Undervandsklokke.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 232/1419. Paris 1913.)
 Lystønden, som ligger c. 2 Sm 309° (mislv. N.W. 7/8 N.) fra *Grand Jardin* Fyr, er atter til Forsøg forsynet med en Undervandsklokke. 48° 41' 30" N. 2° 07' 25" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende Nr. 29/1280“. København 1912.)
- 1032. Frankrig. Coutsenlles. Fyr forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 241/1477. Paris 1913.)
 1) Det grønne, faste Fyr paa E.-Molen er forandret til et hvidt, fast Fyr. Lys-eyne: 6 Sm. I øvrigt uforandret. 49° 20' 18" N. 0° 27' 23" W.
 2) Det hvide, faste Fyr paa W.-Molen er forandret til et grønt, fast Fyr. Lys-eyne: 3 Sm. I øvrigt uforandret. 49° 20' 18" N. 0° 27' 24" W.
- 1033. England. Whitehaven. Taagesignal midlertidig ophørt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 760. London 1913.)
 Taagesignalet paa W.-Molens Hoved er midlertidig ophørt. 54° 33' N. 3° 35 3/4 W.
- 1034. Skotland. Firth of Clyde. Southannan Sands W. Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 734. London 1913.)
 En rød Spidstønde er udlagt ved 5,7 m (3 Fv.) Grænsen, 0,1 Sm 266° (mislv. W. t. N. 3/8 N.) fra *Hunterston Perch*. 55° 44' 40" N. 4° 53' 22" W.
- 1035. Skotland. Loch Spelve og Loch Buy. Magnetiske Forstyrrelser.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 735. London 1913.)
 Magnetiske Forstyrrelser finder Sted ved Indløbene til *Loch Spelve* og *Loch Buy* samt ud for Kysten mellem dem. Man bør udvise Forsigtighed ved Besejlingen.
Spelve Indløb: 56° 23' N. 5° 41' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1036. Island W.-Kyst. Faxaflói. Akranes-Skægl. Fyr nedlagt.**
Akranes-Skægl hvide, faste Fyr er nedlagt og Fyrpælen borttaget. 64° 18' 52" N. 22° 05' 29" W.
 (Kort Nr. 226, 239 og 260. Islandske Lods, Side 64. Fyr-Port. Nr. 627.)
- 1037. Afrika. Sherbro Floden. Grunde. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 715. London 1913.)
 1) En Sandgrund med 1,8 m Vand er fundet 0,7 Sm 192° (mislv. S.W. t. S. 3/8 S.) fra *High Manrove Clampp*. 7° 41' 30" N. 12° 42' 05" W. (eng. Kort Nr. 617).
 2) Den sort og hvid tærmede Tønde Nr. 4 ligger nu 1,26 Sm 249° (mislv. W. 1/4 S.) fra S.-Enden af *Buy* Pylt. 7° 41' 32" N. 12° 43' 36" W. (eng. Kort. Nr. 617).
 3) Den sort og hvid tærmede Tønde Nr. 5 ligger nu 0,7 Sm 147° (mislv. S. t. E. 3/8 E.) fra S.-Enden af *Buy* Pylt. 7° 41' 25" N. 12° 42' 05" W. (eng. Kort Nr. 617).
- 1038. Afrika. Guldakysten. Axim Bugt. Grunde.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 23/1387. Berlin 1913.)
 I *Axim* Bugt er der fundet flere Steder med 7,3 & 8,2 m Vand c. 1/2 Sm mellem W. og WNW. fra *Hæven Rock*, der ligger paa c. 4° 52' N. 2° 16' W.

- 1039. Nova Scotia S.-Kyst. Halifax. Sambro. Fyrskib ombyttet med Lys- og Fløjetønde. Undervandsklokketønde udlægges.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 39/135. Ottawa 1913.)
Sambro Outer Bank Lys- og Fløjetønde er atter udlagt, og Fyrskib Nr. 15 er inddraget. 44° 20' 30" N. 63° 29' 55" W.
 En Undervandsklokketønde udlægges uden nærmere Bekendtgørelse 275 m N. for Lys- og Fløjetønden.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2908. København 1912.)
- 1040. Nova Scotia S.-Kyst. Lahave Lys- og Klokketønde ombyttes med en Lys- og Fløjetønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 39/134. Ottawa 1913.)
 Den 1ste Juli 1913 ombyttes *Lahave* Lys- og Klokketønde med en Lys- og Fløjetønde. 44° 11' 30" N. 64° 16' 30" W.
- 1041. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bugt. God Ledges Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1620. Washington 1913.)
God Ledges Stumpønde 7 er flyttet og ligger nu 326 1/2° (mislv. N. t. W. 3/8 W.) fra *Palpat Ledge* Baake og 18 1/2° (mislv. NE. 3/4 N.) fra *Egg Rock* Fyr. 44° 23' 48" N. 68° 07' 07" W.
- 1042. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sassaona Floden. Swetts Pylt. Baake opført.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1520. Washington 1913.)
 Paa Yderenden af Grunden ud for *Swetts* Pylt er opført en sort Stangbaake med en liggende Tønde paa Toppen. 43° 53' 32" N. 69° 46' 05" W.
- 1043. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Sassaona Floden. Carleton Ledges Baake. Belligenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1622. Washington 1913.)
Carleton Ledges Baake staar paa 43° 54' 08" N. 69° 46' 55" W.
- 1044. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Connecticut Floden. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1524. Washington 1913.)
 Følgende Spirtønder er udlagt i c. 3,6 m Vand:
 1) *Powerty Point* Tønde Nr. 6, 262 1/2° (mislv. W. 3/8 N.) fra venstre Kant af *Griswolds* Pylt og 2° (mislv. N. t. E. 1/4 E.) fra *Saybrook (Lynde Point)* Fyr. 2) *North Cove* Tønde Nr. 8, 205° (mislv. SW. 3/4 S.) fra venstre Kant af *Great Island* og 307° (mislv. NW. 3/8 N.) fra højre Kant af *Griswolds* Pylt. 3) *Calves Island Bar* Tønde Nr. 3, 190 1/2° (mislv. SSW.) fra venstre Kant af *Goose Island* og 299 1/2° (mislv. NW. 1/4 W.) fra *Calves Island* Fyr. 4) *Essex Reef* Tønde Nr. 10, 265° (mislv. W. 5/8 N.) fra venstre Kant af *Notts Island* og 347 1/2° (mislv. N.) fra *Essex Reef* Fyr. 5) *Potash Bar* vandret stribede Tønde, 343° (mislv. N. 1/2 W.) fra *Devils Wharf* Fyr og 15 1/2° (mislv. NE. t. N. 1/2 N.) fra *Chester Rock* Fyr.
Pequoit Point Tønde Nr. 3 har nu Nr. 5. *Essex Reef* Fyr: 41° 20' 36" N. 72° 22' 54" W.
- 1045. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Milford. Charles Island Rocks Lys- og Klokketønde forandret Nummer.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 21/1525. Washington 1913.)
Charles Island Rocks Lys- og Klokketønde 1 CI har nu Nr. 16 A. 41° 11' 05" N. 73° 03' 08" W.
- 1046. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Flushing Bugt. Baaker opført.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 22/1624. Washington 1913.)
 1) *Flushing Bay* røde Baake er opført i c. 1,8 m Vand, 300 m 156 1/4° (mislv. S. t. E. 1/4 E.) fra *Flushing Bay* Fyr.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1069. Danmark. Bestemmelser vedrørende Lodser.
 Marineministeriet har for søgsvs fastsat følgende Lempelser i de nugældende Bestemmelser for Lodspligten under Bugsering fra den 1ste Juli d. A. at regne, idet det vil være at bemærke, at disse Lempelser kun er gældende, saafremt det bugserende Fartøj er et til Slæbning indrettet Fartøj, der til Fremdrivning benytter Damp- eller anden Maskinkraft af 20 effektive Hestekræfter eller derover:

1. Alle Fartøjer (Skibe, Pramme, Lægtere eller lign.) er fritaget for Lodspligt under Bugsering i følgende Tilfælde:

a. fra en Anker- eller Fortøjningsplads til en anden inden for samme Havn.
 b. ved Ind- og Udpassage af den Havn, hvori de er hjemmehørende, naar de bugseres af eget Rederis Fartøj.

2. a. Naar Sejlskibe tilkalder Lods, betaler det bugserende Skib kun Lodspenge, naar det har ønsket Lods til egen Vejledning.
 b. Sejlskibe under 100 Brutto Register Tons er fritaget for Lodspligt under Bugsering, med mindre de i et bestemt Farvand er underkastet Lodstvang.

3. Naar i *Grønsund* Lods ikke benyttes under Bugsering af Dampskibe, Lægtere og Pramme, og der i Henhold til Lodslovens § 31 gøres Ansvar gældende under Henvisning til §§ 12 og 13, gælder dette kun $\frac{2}{3}$ af de paagældende Lodspenge.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England.
R 2675 a	England, south coast. — English channel, western sheet.
R 2675 b	England, south coast. — English channel, middle sheet.
R 2631	England, south coast. — Portsmouth harbour.
R 46	Ireland, north coast. — Larne to Bloody Foreland.
R 998	Gulf of Siam. — Pulo Kapas to Lakon roads.
R 139	Japan, Kiusiu. — Ikitzuki jima to Taka shima.
T	Supplement to Africa Pilot, Part I, 1907.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Juni 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	111— $\frac{1}{4}$	111	111 $\frac{1}{4}$
Danmark	—	108	108 $\frac{1}{4}$
Norden	—	114 $\frac{1}{4}$	115
Gorm	—	—	—
Carl	—	114 $\frac{1}{4}$	115
Dannebrog	126 $\frac{3}{4}$ — 127	126 $\frac{3}{4}$	127
Skjold	101 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{1}{2}$	102
Urania	—	38	39
Neptun	121 $\frac{3}{4}$ — 122	121 $\frac{3}{4}$	122
Dampsk. af 1896	122 $\frac{3}{4}$	122 $\frac{3}{4}$	123
Hejmdal	—	123 $\frac{1}{2}$	124 $\frac{1}{4}$
Østasiatiske	—	127 $\frac{1}{4}$	127 $\frac{3}{4}$
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	123	123	123 $\frac{1}{4}$
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Danak-russisk Dampskibs-Selskab	—	77 $\frac{1}{2}$	77 $\frac{3}{4}$
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats	—	82 $\frac{3}{4}$	83 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejner Kreditk.	—	82 $\frac{1}{2}$	83
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.	—	89	91
4% — — — — — 2. Serie	93 — 92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{3}{4}$	93 $\frac{1}{4}$
4% — — — — — 1. — — — — —	—	94 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.	—	88 $\frac{1}{2}$	89
4% — — — — —	—	90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	—	85 $\frac{1}{4}$	87 $\frac{1}{4}$
4% Østift. Kreditf.	—	90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{3}{4}$

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	143 $\frac{1}{4}$	144
Privatbank	103 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	103 $\frac{1}{4}$	103 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank	137 $\frac{1}{4}$	137	137 $\frac{1}{2}$
Handelsbank	—	141 $\frac{1}{2}$	142
Grundejerbank	—	13	13 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain	86	86	86 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.	—	114 $\frac{1}{2}$	116
Sukkerfabr.	218 — $\frac{1}{4}$	218	218 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	212 $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$	212 $\frac{1}{2}$	212 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser d. 18. Juni 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.24	18.19
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Juni 1913.	
Russiske Noter	21 1.45
4% Russiske Consols	87.00
3 $\frac{1}{2}$ % — — — — — Boden Kredit	85.50
5% Mexikanske 1899	96.50
5% Rumænske Stats	98.75
4% — — — — — 1890	98.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 120,000, „Danmark“ 52,000, „Norden“ 96,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 212,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 72,000, „Hejmdal“ 20,000, „Gorm“ 68,000, „Neptun“ 80,000, „Danak-russisk“ 184,000, „Østasiatisk“ 64,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 729. Sumatra, West Coast. Pulo Miamuk—Light established. Position. On Pulo Miamuk, lat. 1° 16' S., long. 100° 17' E. Abridged description. Lt Fl. ev. 3 secs. Character. A flashing white light every three seconds, thus:

Flash. $\frac{1}{2}$ sec. eclipse. $\frac{2}{2}$ secs.

Remarks. The other details of the above light are not given. (Notice No. 729 of 1913, dated 6th June.)

Charts affected. No. 709, Ujong Masang to Ujong Indrapura. No. 2760, Achel head to Ching-kuk bay. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 79. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 332.

No. 731. Sumatra—West Coast. Pulo Pangkal—Light established. Position. On a hill at the southern extreme of Pulo Pangkal. Lat. 0° 08' N., long. 99° 16½' E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (3) ev. 9 sec., vis 21 m. Character. A group flashing white light showing a group of three flashes in quick succession every nine seconds. Visibility. 21 miles. Remarks. The other details of the above light are not given. (Notice No. 731 of 1913, dated 6th June.)

Charts affected. No. 2760, Achel head to Ching-kuk bay, and plan. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 77. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 323.

No. 732. Sumatra, West Coast. Pulo Temang—Light established. Position. On a hill, at the western extreme of Pulo Temang. Lat. 0° 22' N., long. 99° 04' E. Abridged description. Lt. Fl. ev. 15 sec., vis. 21 m. Character. A flashing white light every fifteen seconds, thus:

Flash. $\frac{3}{3}$ secs. $\frac{12}{12}$ secs.

Visibility. 21 miles. Remarks. The other details of the above light are not given. (Notice No. 732 of 1913, dated 6th June e.)

Charts affected. No. 2760, Achel head to Ching-kuk bay, and plan. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 77. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 321.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Tryklufbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

TIVOLI

Sommersæson fra 7. Maj til 14. Sept. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomim-r.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner. Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Ø. for Voksne, 25 Ø. for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest vldenskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktonsevne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

basis Rotterdam, 1/7½ à 1/9 Dunkerque. Fra Kronstadt fik en Juni Baad paa c. 550 Stds. Frcs. 46 D. B. 1/3 Boards til Antwerpen. Fra Riga er Raterne 1 Shilling eller 1 Francs højere end for en Uge siden med opadgaende Tendens. Til Manchester er betalt 35/ D. B. ¼ Boards, og til Rouen kan faas c. 40 Frcs. D. B. mindre Dellast Boards. — Libau og Windau er meget stille. Sidstnævnte Plads betalte Hfl. 18/ for Kappbjælker til Delfzyl. — Blandt Befragtingerne fra Botten kan nævnes Mk. 34 for Brædder Sundsvall/Papenburg (420), 29/6 D. B. B. Tynen (450), Frcs. 81 fra 4 Pladser Sverig til Bona, Tunis, Sousse (1,000). For Sukker fra Danzig kan faas 6/3 à 6/6 til London. —

Kulfragtterne. Fra Tynen eller Blyth 6/3 Petersborg (1,600), meget prompt, 5/3 à 5/6 Kronstadt, 5/4¼ Riga (2,200), 5/6 Königsberg (2,000), 4/9 Memel (1,400), 5/11½ Odense (1,050), 5/3 Nørre Sundby (900), Frcs. 8 Bordeaux (3,000), 8/1½ Lissabon, 11/ Barcelona, 8/6 Algier (5,000), 10/ Genua, 11/ Venedig (4,700), 9/9 Port Said, 9/3 Las Palmas. Hull 5/6 Kronstadt (2,600), 5/3 Pernau (1,900), 5/ Riga (1,900), 10/3 Genua (3,200), 20/ Buenos Aires (5,000). Firlh of Forth 5/9 Kronstadt (2,750), 5/3 à 5/9 Kiel (c. 2,000), 5/1½ Aarhus (1,500), 5/4½ Åbo (1,550), 21/ River Plate (5,400). Fra Cardiff eller Newport 6/ à 6/3 Kronstadt (2,000—3,000), 6/3 Lappvik (1,200), 5/3 Calais, 7/10½ à 8/ Lissabon, 10/9 Valencia (1,900), 9/3 Gibraltar (1,700—1,800), Frcs. 11½ Marseille eller Bizerta, 10½ à 11 Algier, 10/ à 10/6 Genua eller Savona, 11/6 Venedig eller Ancona, 12/6 Konstantinopel, 10/ Port Said, 11/ Aleksandria, 9/3 Las Palmas eller Tenerifa, 10/3 Kap Verde, 16/6 Rio Janeiro (7,100), 20/3 à 21/ River Plate, 22/ Rosario.

Skrevet den 17. Juni 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet gennengaende fast i denne Farl, og der udbydes flere Laster fra Bottenhavene og Finskebugten, saa at Tendensen i forrige Maaned til Nedgang i Raterne atter er hævet. Rusland har flere Træ- og Oljekagelaster, men disse sidste er af indskrænket Størrelse, 275 à 300 Tons; Tyskland har nogle Trælaster, men mangler Kornlaster. Danmark har nogle Cement- og andre Ladninger tjenlig til Kombination fra Østersøen, men mangler Kornlaster. Vestsverig ligger uforandret, medens Østnorge er fremme med flere Islaster til lidt højere Fragtrater saavel for enkelte som for flere Rejser. Returfragter Vest fra ligger ligeledes uforandret fast for Kul, Clay og Fødestoffer, saa at Befragternes lavere Tilbud i flere Tilfælde tør betragtes som overstaaet, særlig da Damperfragterne er opadgaende, og Sejltonnagen for denne Farl kun er lille.

Angaaende de mindre Skibe havde Nordtyskland i Midten af forrige Uge nogle flere Kornlaster fremme, saaledes sluttede Colberg 4 M., Stralsund, Rostock 3½ M. for Rug, hvorimod Wismar kun noterede 3¼ M., Lübeck slutter til 3½ M. og har i den senere Tid haft en Del fremme, og der ventes flere Kahner dertil. Stettin er meget flov og har rigelig med ledig Tonnage, saa Udsigterne derfra skal ikke være de bedste. Hamborg er heller ikke videre livlig og gennemfører kun lige Minimalraterne; fra Harburg noteres flere Oljekageladninger til Limfjorden 5¾ à 6 M., Aarhus 4 M. Norge udbyder Feldspath til Stettin 5 M., hvilket næsten ogsaa er all, og hvad Sverig angaar, er Forholdene derfra fuldstændig uforandrede siden sidste Beretning: Sundhavnene er lidt sparsomme med Lervarer og noterer kun til Thisted 4½ Kr., Aarhus 3 Kr., Libau 4½ M. Danmark er fra Provinserne lige stillestaaende. Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Odense, Åhus 14 Øre, Rug til Thisted 20 Øre, Soyakager til Karlshamn 14 Øre, Bergqvara 16 Øre, saml Majs til Rønne 14 Øre, Neksø 15 Øre, Nykjøbing Sj. 13 Øre; der er endnu enkelte Hvedelaster i Markedet og ikke overdrevent mange Skibe.

Havarier og Forlis.

Johanne Sofie, Jagt af Skillinge, som paa Rejsen fra Malmø til Cimbrishamn med en Ladning Petroleum kom paa Grund ved Kastrup, kom Hot med Assistance af Svitzers og blev bragt her paa Reden i lak Tilstand; maa reparere.

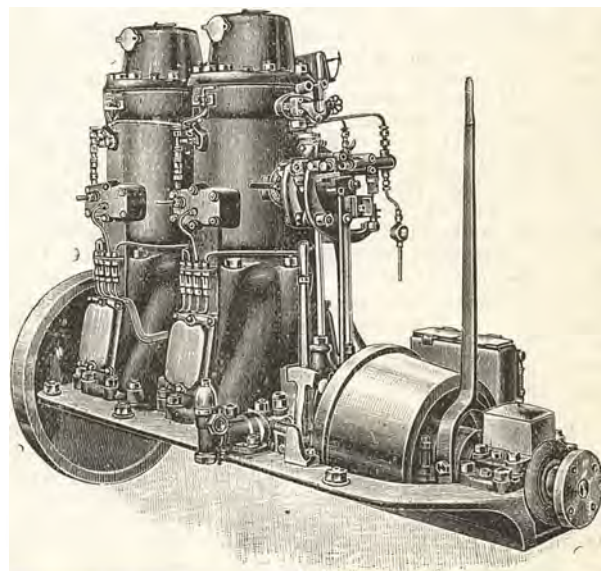
Ella, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Elben været i Kollision med tysk Damper »Buenos Aires« og faaet en Del Skade. Begge Dampere fortsatte Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Frederikshavn, den 17. Juni. Skruedamperen »Næstved«, den første nybyggede Damper paa det herværende Værft og Flydedok, foretog i Eftermiddag en Provetur, som faldt ud til den om Bord værende Reders og Assurandørs Tillfredshed. Dampere er bygget for Regning Axel I. P. Pedersen, Kjøbenhavn, og skal gaa i fast Rute mellem Kjøbenhavn og Næstved. Den maalear 140,27 Tons Brutto, 67,06 Tons Netto og har en Længde af 98,5 Fod, Bredde 18,6 Fod og Dybde 7,7 Fod; den er forsynet med Compoundmaskine af 98 indie. H. K. og er bygget til Veritas' højeste Klasse.

(»Ritz. Bur.«)

AALBORG og A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.



Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL
 (Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)
 pasteuriseret og derfor meget holdbart.
 Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.
 Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 9./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Boston 13./6. — Algarve, Borries, ank. Newcastle 15./6. — Anglo Dane, Pape, ank. Antwerpen 17./6. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Brunsbüttel 17./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Salonica 16./6. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 11./6. — Arno, Fischer, ank. Marseille 15./6. — Aurora, Gommesen, ank. Petersborg 9./6. — Baron Stjerublad, Sørensen, ank. Petersborg 10./6. — Beira, Mortensen, afg. Lissabon 14./6. — Bergenhus, Herkind, afg. herfra 17./6. — C. F. Tietgen, pass. Nantucket 17./6. — Chr. Broberg, Henriksen, afg. herfra 17./6. — Christian IX, Holm, ank. London 16./6. — Christiansund, Andresen, ank. Trondhjem 16./6. — Dagmar, Müller, ank. Antwerpen 17./6. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 22./6. — Douro, Sørensen, ank. hertil 17./6. — Ebro, Lunge, ank. hertil 7./6. (Helsingør). — Esbjerg, Strufo, ank. hertil 15./6. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 17./6. — Garonne, Kromann, ank. Kotka 9./6. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 17./6. — Hengest, Munk, afg. herfra 17./6. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 14./6. — J. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Genua 15./6. — Jolanta, Kyllsbeek, ank. hertil 15./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 16./6. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 17./6. — Kiew, Tønnesen, pass. Brunsbüttel 17./6. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 15./6. — Louise, Svan, afg. herfra 14./6. — Louisiana, Jønsen, ank. Boston 13./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Lissabon 16./6. — Minsk, Harder, afg. Antwerpen 17./6. — Morso, Nellenmann, afg. Lissabon 16./6. — Nicolai II, Petersen, afg. Petersborg 12./6. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 11./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 15./6. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 12./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. New York 6./6. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 15./6. — Pregel, Iversen, pass. Gibraltar 16./6. — Romny, Bøgvad, ank. Kotka 11./6. — Saga, Hansen, pass. Brunsbüttel 14./6. — Saxo, Rasmussen, pass. Holtenau 16./6. — Seine, Le Dizes, afg. La Rochelle 17./6. — Texas, Claussen Kaas, ank. hertil 13./6. — Thyra, Dam, ank. hertil 14./6. — Tiher, Bech, ank. Reval 17./6. — Tomsk, Wiberg, pass. Brunsbüttel 17./6. — Tula, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 16./6. — United States, Gøtsehe, afg. Kristiansund 14./6. til New York. — Viking, Tramp, ank. hertil 16./6.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 15./6. — Amalienborg afg. Petersborg 12./6. — Brattingsborg ank. Pensacola 7./6. — Børglum pass. Las Palmas 31./5. — Dalsborg ank. Huelva 3./6. — Elsborg afg. Thamshavn 13./6. — Esrom ank. Braila 21./5. — Flynderborg ank. Newcastle 7./6. — Frederiksborg ank. Huelva 10./6. — Guldborg pass. Hanstholm 14./6. — Gurre ank. Stettin 15./6. — Haumershus pass. Durban 30./5. — Harrildsborg ank. Kronstadt 2./6. — Hundborg ank. Aalborg 15./6. — Jelling ank. New York 14./6. — Jømsborg ank. South Shields 8./6. — Jungshoved ank. Vladivostok 11./6. — Jægersborg ank. Terneuzen 8./6. — Kallundborg afg. Tunis 15./6. — Kalo afg. Newport 9./6. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 11./6. — Kronborg ank. St. Louis du Rhone 11./6. — Lejre pass. Dardanellerne 11./6. — Marselisborg afg. Rosaria 29./5. — Næsberg ank. Dunkerque 13./6. — Randelsborg afg. Petersborg 13./6. — Silkeborg afg. Liverpool 11./6. — Skanderborg afg. Rotterdam 14./6. — Skodsborg ank. Nantes 10./6. — Spigerborg ank. Stettin 12./6. — Stegelborg pass. St. Thomas 28./5. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 7./6. — Søborg pass. Las Palmas 16./6. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 13./6. — Ulfsborg afg. Huelva 13./6. — Uranienborg ank. Petersborg 13./6. — Vordingborg ank. Penuau 13./6. — Ørkild afg. Nizza 14./6.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Windau 16./6. — Chassie Mærsk ank. Thamshavn 16./6. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 12./6. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 15./6. — Laura Mærsk ank. Las Palmas 16./6. — Lexa

Mærsk ank. Petersborg 7./6. — Peter Mærsk ank. Kronstadt 11./6. — Sally Mærsk pass. Houningsvaag 11./6. — Høneborg ank. Methil 11./6.

Det estasiatiske Kompagni. Samui afg. Antwerpen 17./6. udg. — Bintang pass. Gibraltar 15./6. hjemg. — Bandon ank. Singapore 16./6. hjemg. — Pagan ank. Nørresundby 17./6. udg. — Cathay afg. Hongkong 16./6. hjemg. — Indien afg. Port Said 11./6. hjemg. — Tranquebar afg. Antwerpen 17./6. udg. — Annam ank. Kristiania 17./6. udg. — Siam ank. Shanghai 15./6. udg. — Selandia ank. Singapore 16./6. udg. — Jutlandia afg. Genua 16./6. udg. — Chumpon afg. Sundsvall 14./6. udg. — Kina ank. Portland Or. 15./6. hjemg. — Arabien ank. San Francisco 13./6. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Demarara 9./6. hjemg. — St. Thomas ank. London 14./6. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Petersborg 15./6. til Acton Grauge. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 12./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Archangel 10./6. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Lemerich 16./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fe 12./5. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Christiansund 16./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Glasgow 16./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 10./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 6./6. til Belfast. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Santa Fe 8./6. til U. K. Kontinentet. — Newa, Dahl, afg. New Richmond 11./6. til Barry.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, afg. Odense 17./6. til Nyborg. — Stella, Larsen, afg. Hull 16./6. til Tuborg. — Dagmar, Skou, pass. Holtenau 16./6. for Stolpmünde. — Inger, Schiff, pass. Helsingør 16./6. for Casablanca. — Marie, Nielsen, ank. Marseille 16./6. — Nexos, Basse, ank. Petersborg 16./6. — Laura, Lund, ank. Newfairwater 16./6. — Bodil, Jensen, afg. Hook of Holland 16./6. til Valencia. — Thyra, Jessen, ank. Seaham 16./6. — Johanne, Thøgersen, afg. Portland 16./6. til Huelva. — Fylla, Brinch, ank. Råfsö 16./6. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 15./6. til Gefle. — Olga, Christensen, ank. Petersborg 16./6. — Ulla, Hansen, afg. Hook of Holland 15./6. til Helsingfors. — Polly, Mathiasen, ank. Sevilla 15./6. — Nerma, Degn, afg. Seydisfjord 14./6. til Vöjpaafjord. — Hebe, Gregersen, pass. l'Ouessant 14./6. til Rabat. — Nancy, Pedersen, ank. Råfsö 14./6. — Nautik, Nielsen, ank. Barcelona 12./6. — Nora, Lauritzen, ank. Petersborg 12./6. — Rigmor, Uldall, afg. Portland 11./6. til Sevilla.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Borgå 12./6. — Nelly, Schubert, ank. La Rochelle 17./6. — Fanny, Eriksen, ank. Lissabon 6./6. — Lilly, Bang, ank. Seville 11./6. — Alexy, Sørensen, ank. Dietrichsdorf 13./6. — Dagny, Clausen, afg. Lübeck 13./6. til Gravik. — Mary, Duhn, ank. Petersborg 13./6.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 15./6. til Riga. — Skinfaxe, Faber, ank. Ghent 13./6. — Rimfaxe, Weichardt, pass. Brunsbüttel 17./6. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Bathurst 11./6. til Bremen. — London, Bom, ank. Meln 12./6. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 10./6. til Cardiff. — Bryssel, Kaas, pass. Kjøbenhavn 16./6. til Kronstadt.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Demerara 11./6. til Guanaco. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Liban 2./6. — Roma, v. Thuu, ank. Newport 17./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Oxelösund 16./6. — Martha, Christensen, ank. Tynen 14./6. — Elna, Rathje, ank. Hudiksvall 13./6. — Therese, Pedersen, ank. Archangelsk 14./6. — Harriet, Larsen, afg. Kiew 18./6. — Dagny, Therkildsen, ank. Jacobsstad 7./6. — Simone, Møller, ank. Malmö 17./6. — Jeanne, Olsen, ank. Norrköping 17./6. — Vera, Riso, ank. Helsingfors 17./6. — Daisy, Jørgensen, ank. Wiborg 15./6. — Annine, Leth, ank. Methil 12./6. — Kamuna, Løffer, afg. Marieborg 15./6. — Betty, Lagesen, afg. Oran 17./6.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Karlsborg 18./6. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Normaling 17./6. — Nordpol, Nielsen, ank. Piteå 16./6.

Havet. Fyen, Mathiesen, ligger i Reval.

Orion. Erik, Hansen, ank. Archangelsk 16./6.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Stocka 16./6. — Erindring, Nielsen, ank. Lovisa 16./6.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Reval 13./6. — Sara, Jensen, ank. Windau 12./6. — Helene, Sørensen, afg. Sarpsborg 17./6. — Ragnild, Serultz, ank. Windau 16./6. — Valborg, Hansen, ank. Rotterdam 13./6. — Sjælland, Svarrer, ank. Neufahrwasser 13./6. — Estrid, Hansen, ank. Rotterdam 17./6. — Agnete, Dam, afg. Dunkerque 17./6. — Gunhild, Hansen, afg. Grangemouth 13./6. — Hermia, Farup, afg. Rotterdam 17./6. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 16./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Vera Cruz 11./6. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Perth Amboy 9./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Ayr 12./6. — Svend, Schmidt, ank. Blyth 15./6. — Urania, Clausen, ank. Bustia (Korsika) 11./6.

Nordseen. Nordland, Larsen, afg. Salombal 14./6. — Kronprins Frdrik, Andresen, ank. London 14./6. — Holland, Poulsen, pass. Kjøbenhavn 17./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Cardiff 4./6. — Europa, Hansen, ank. Preston 12./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Newport 16./6. — All, Clausen, afg. Dordrecht 14./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Jens Nielsen, Nielsen, ank. Lihan 11./6. — Neptunus, Nielsen, pass. Kjøbenhavns Red 10./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Hundested 11./6. — Haabet, Andreasen, ank. Løvisa 11./6. — Maagen, Jensen, ank. Cambeltown 11./6. — Meta, Møller, ank. Gravesend 11./6. — Union, Olsen, ank. Billedal 12./6. — Danmark, Husfeldt, ank. Uleåborg 12./6. — Cathrine, Hansen, ank. Koldby Kaas 12./6. — Concordia, Henriksen, ank. Boness 13./6. — Lindhardt, Madsen, ank. Lissabon 13./6. — Casper, Hansen, ank. Stettin 13./6. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Stettin 13./6. — Primula, Jørgensen, Borgå 11./6. — Ruth, Falentin, ank. Boness 12./6. — London, Andersen, ank. Swinemünde 14./6. — Newsky, Nielsen, ank. Neuenstad 14./6. — Falken, Rasmussen, ank. Lovisa 14./6. — Lyø, Jensen, ank. Helsingborg 14./6. — Helge, Nielsen, ank. Leiths Red 14./6. — Cimbria, Larsen, ank. Salombal 15./6. — Fortuna, Jørgensen, pass. Kjøbenhavns Red 16./6. — Brita, Jensen, ank. Rensburg 16./6. — Minerva, Fuglsang, ank. Sundsvall 16./6. — Constance, Hansen, ank. Borgå 15./6. — Pampa, Jensen, ank. Stuksund 17./6. — Ariel, Ravemose, ank. Harparanda 17./6. — Ludvig, Brandt, ank. Carnavon 17./6. — Fylla, Hansen, ank. Farin 16./6. — Lauritz, Dam, ank. Kjøbenhavns Red 16./6. — Leif, Andersen, ank. Kotka 16./6. — Agnes, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 17./6.

Æro. Saturn, Nielsen, er ank. Nysted. — Christiane, Petersen, ank. Swinemünde 15./6. — Svalen, Rosenbek, ank. Dysart 16./6. — Vega, Petersen, ank. Kragerø 16./6. — Kristine, Rasmussen, ank. Trawemünde 14./6. — Acacia, Jensen, ank. Frederikssund 15./6. — Neptun, Skals, ank. Svendborg 16./6. — Kristine, Rasmussen, ank. Trangisvaag 15./6. — Vigilant, Jacobsen, ank. Newcastle 16./6. — Valkyrien er den 4./6. rapporteret paa 43° N. Br. 33° V. Lgd. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Aberystwith 15./6. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Borgå 15./6. — Johanne, Hansen, ank. Drobak 15./6. — Harris, ank. Kingslynn 16./6. — Debora, ank. Southampton 15./6. — Activ, Schmidt, ank. Middlesbro 11./6. — Henry, Jensen, ank. Ørebak 12./6. — Wiking, Weber, ank. Kjertermünde 11./6. — Svane, Christensen, ank. Dysart 13./6. — Atpetos, Kock, ank. Kristiansand 13./6. — Ariel, Christensen, ank. Langesund 13./6. — Albertine, Madsen, ank. Swinemünde 13./6. — De tvende Brødre, Boye, ank. Orth 13./6. — Nanna, Østermann, ank. Wanevik 13./6. — H. C. Grube, Svane, ank. Port of Spain 13./6. — M. Hay, Petersen, ank. Wemyss 13./6. — Nautical, Raahauge, ank. Dysart 13./6. — Maren, Albertsen, ank. Odense 13./6. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dover 14./6. — Martin, Friis, afg. Kielerfjord 14./6. til Archangel. — Eos, Christensen, ank. Quebed 13./6. — Immanuel, Petersen, ank. Samso 13./6. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Ørnskjoldsvik 14./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. Juni 1913. — Sø- og Handelsretsdom. — Norsk Søretsdom. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Beretning fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening for Aaret 1912. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

==== Faas hos samtlige Provianteringshandlere. ====

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling paa Hotel Postgaarden i Nyborg **Lørdag den 28. Juni 1913**, Fmd. Kl. 12.

Dagsorden:

- 1) Regnskab og Aarsberetning.
- 2) Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for C. P. Lund, N. J. Ohlsen og Alfred Nielsen, der afgaar efter Tur.
- 3) Valg af 2 Revisorer for Aaret 1913 i Stedet for R. S. Hansen og P. N. Harbye, der fratræder i Henhold til Lovenes § 8.
- 4) Valg af Stedet for Afholdelsen af næste Generalforsamling
- 5) Eventuelt.

P. B. V.
C. P. LUND,
Formand.

Muddermaskine tilsalg.

En Muddermaskine, godt vedligeholdt og veludhalet med tilhørende Pramme, er til Salg. Maskinen kan ses i Virksomhed hver Dag.

Henvendelse til

Motorbaadfører **L. GUNNERSEN,**
Nakskov. — Tlf. 461.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH.

Large Stock of Best Durham, and Northumberland Coals always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY OR NIGHT INCLUDING SUNDAYS AND HOLIDAYS.

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., LTD., PORTLAND.

THE DARTMOUTH COALING CO., LTD., DARTMOUTH.

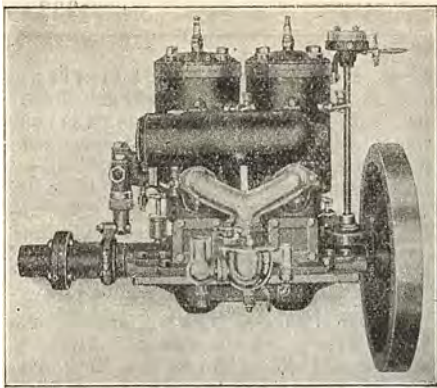
(Contractors to the Admiralty and all important Lines and Tramp Owners.)

CABLES

»Promptude — Portland« »Despatch — Dartmouth«.

Agent in Denmark,

A. F. HOVMAND,
COPENHAGEN, B.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Højemotorer til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskreise. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

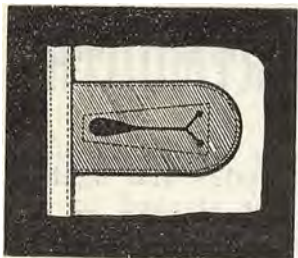
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olie-tøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6836.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa aile større Pladser over hele Jorden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 13. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensurp. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandar til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsevej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,

ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. F. Nielsens Søn Tlf. 2014 2014

J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres

hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Stags Proviant samt Skibsløventarium

LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.



Kakerlakkerpulver

å 50 Øre.

Tjæders

Insektpulver-Lager

Nybrogade 28, St.

Telf. Bgen 2496.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harklatsen.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur. Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

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 Vachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 3556.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

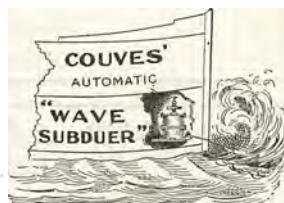
Etableret 1856.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

LÆG IKKE SKYLDEN PAA ELEMENTET

for Dæskader, Farer og Forsinkelser, men skaf dem en
COUVES' AUTOMATISKE BØLGEDÆMPER!



Sunderland.
•Vi har haft 10 af vore Skibe udrustet med Couves' Bølgedæmper, og det er os en Fornøjelse at bekræfte, at de har været til stor Nytte i haardt Vejr, og Kaptajnerne roser i hvert Tilfælde højt deres Virkning.

Nautilus Steam Shipping Co. Ltd.
F. & W. Ritson.

Skriv efter illustrerede Prislister.

Eneste Fabrikant: **LOVERIDGE LTD CARDIFF.**

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Juni 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Damppumpe
 Bløkes Kedler
 Higginsons selvem. Lossehjul og
 Blokke
 Davla Farver - Bitumen Paint
 Slænger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manila - Wirerope
 Redningskrandse og
 Vedningsbæltter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juulsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


65 Kr.
Preisler
 Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedle.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

KELVIN & JAMES WHITE
 Glasgow.
 Nautiske Præcisionsinstrumenter
 af verdensanerkendt høj Rang.
 ENE-AGENT for Skandinavien:
CORNELIUS KNUDSEN
 København,
 der fører stort Lager og
 sender Literatur og Overslag.



Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt. **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregår i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri



Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibshrug og Elevatorer.

Frilager

Toldboden.

BRD. OSTERMANN-PETERSEN.
Cigarer - Tobakker - Vine
til en gros Priser.

Telefon
Palæ 920.

Sct. Annæ Plads 10.

Telefon
Privat Nora 795 X.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Fagel behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Clseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Telegram Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagentur.

Etableret 1856.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

^A/_S **Moss Værft, Moss, Norge**

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Koh. K. Tel. 3662.



Verdens bedste elektriske
transportable Støvsuger

NILFISK

bør findes ombord paa ethvert moderne Skib, thi kun ved Hjælp af dette
Apparat kan Saloner og Kahytter holdes rene. — Forlang Demonstration.

FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30. Kbhvn. F. Tlf. 9650.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912.

Repræsentationens Sammensætning.

I Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har i Aaret 1912 været indmeldt de samme ni Foreninger som i 1911, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening,
 Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
 Dansk Styrmandsforening,
 De fire københavnske Søforsikringsselskaber,
 Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874,
 Foreningen til Søfartens Fremme,
 Maskinmestrenes Forening,
 Skipper-Foreningen i København og
 Sømandsforeningen.

I Repræsentationens Sammensætning er foregaaet følgende Forandringer:

Som Delegeret for Maskinmestrenes Forening er under 20. Juni 1912 Maskinmester G. Mathiesen indtraadt i Stedet for Maskinmester J. Pedersen, der har overtaget Hvervet som Suppleant.

Repræsentationen bestod i Aaret 1911 af følgende Delegerede og Suppleanter:

Dansk Dampskibsrederi-Forening:

Delegerede: { Direktør A. O. Andersen.
 — P. de Nully Brown.
 — N. Høst.
 — K. Reinhard.

Suppleanter: { Direktør Poul Carl.
 — Hans Christensen.
 — Chr. Sass.
 — Wm. Schaldemose.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

Delegerede: { Konsul C. P. Lund.
 Sekretær C. Minor Rasmussen.
 Skibsreder J. C. Carlsen.

Suppleanter: { Skibsbygmester J. Ph. Jørgensen.
 Skibsreder C. V. Petersen.
 Skibsreder Alfred Nielsen.

Dansk Styrmands-Forening:

Delegeret: Styrmand Chr. Christensen.
 Suppleant: Styrmand P. Thrane.

De fire københavnske Søforsikringsselskaber:

Delegeret: Direktør Carl Will.
 Suppleant: Direktør H. Wolfhagen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874:

Delegeret: Kaptajn H. V. Bang.
 Suppleant: — Chr. Poulsen.

Foreningen til Søfartens Fremme:

Delegeret: Kammerherre B. Münter.
 Suppleant: Kaptajn G. C. Amdrup.

Maskinmestrenes Forening:

Delegerede: { Maskinmester Oscar Mortensen.
 — J. Pedersen (til 20. Juni).
 — G. Mathiesen (fra 20. Juni).
 Suppleanter: { Maskinmester V. Kierulf.
 — J. Pedersen (fra 20. Juni).
 — C. T. Hansen (til 20. Juni).

Skipperforeningen i København:

Delegeret: Kaptajn A. V. Knudsen.
 Suppleant: Direktør V. T. Hein.

Sømandsforeningen:

Delegeret: Kommandør Henri Konow.
 Suppleant: — J. H. Schultz.

Det juridiske Medlem: Professor V. Bentzon.

Suppleant: Dispachør V. Middelboe.

Paa Aarsmødet d. 30. Marts 1912 genvalgtes Direktør A. O. Andersen til Repræsentationens Næstformand for de kommende to Aar. Til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgtes paa Aarsmødet Direktør N. Høst og Maskinmester Oscar Mortensen.

Forretningsudvalget bestod af:

Direktør Carl Will, Formand; Direktør A. O. Andersen, Næstformand; Professor, Dr. jur. V. Bentzon; Direktør N. Høst; Kaptajn A. V. Knudsen; Konsul C. P. Lund og Maskinmester Oscar Mortensen.

Fra 1. Juli er Hr. L. Drechsel efter eget Ønske fra- traadt som Sekretær ved Repræsentationen og i den paa- gældende Stilling er fra samme Dato ansat Hr. Ludvig Petersen.

Bjergningskontrakter.

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Sø- fart udtalt sig angaaende det Rigsdagen forelagte Lovfor- slag om Ændringer i Bestemmelser om Sammenstød og Bjergning i Sølov af 1. April 1892, særlig i dennes § 9.

Repræsentationen har i saa Henseende henvist til sin i Sagen tidligere afgivne Erklæring, hvis motiverede Stand- punkter den ikke har fundet Aarsag til at forandre.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1913.

Revisions- og Forvaltnings-Institut.
Denne Institution dannedes i Foraaret 1912 i Selskabsform med en Aktiekapital af 1 Million Kroner og en Garantikapital af 1 Million Kroner. Som Selskabets Firmavn lader formode, falder dets Virksomhed i to Hovedafdelinger, nemlig Revision og Formueforvaltning. Revisions-Afdelingen var tidligere en Afdeling under Revisionsbanken, men overgik til det ny Selskab som dertil føjede Forvaltnings-Afdelingen. Dennes Virksomhed omfatter Representation og Bistandsydelse i Formueforhold, Bestyrelse af Kapitaler o. s. v. Dens Forbilleder er hentet i England og Tyskland, hvor lignende Virksomheder findes under Navnene henholdsvis »Trustees« og »Treuhand« Selskaber. Forvaltnings-Afdelingen vil i lige Grad kunne være til Nytte for Personer som Institutioner og vil sikkert blive af samfundsmæssig Betydning. I Følge Statutterne maa Institutet ikke indlade sig i Risikoforretning, og den indbetalte Del af Garantikapitalen og mindst Halvdelen af Aktiekapitalen skal stedse være anbragt i Stats-, Kommune- eller Krediforeningsobligationer, ved hvilken Ordning Sikkerhed vil være til Stede for dets Klienter i alle Forhold.

Efterlysning. Matroserne Ernst Victor Carlsson og Joh. Chr. Vald. Jørgensen samt Letmatros Karl Hillerning Schill og Fyrbøder Herman Frederik Tornvall, som om Bord i Dampskibet »Tyr« i November 1910 deltog i Indbugsering af Skonnert »Honorica« til Windau, har af »Det kejserlige russiske Redningsvæsen til Søs« faaet tilstaaet en Belønning af 5,18 Kr. hver. De paagældende, hvis Adresser er ukendt, vil ved skriftlig eller personlig Henvendelse til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5, mod behørig Legitimation kunne faa Beløbene udbetalt.

Dansk død i Udlandet. I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Falmouth er en dansk Mand, Steward N. Nielsen, den 22. April d. A. afaaet ved Døden paa Hospital dersteds. Den Paagældende, der var 65 Aar gammel og formentlig født paa Møen, var sidst forhyret med norsk 4/m. Bark »Eugenio Bruni«. Personer, der maatte kunne give Oplysninger om vedkommendes Identitet, bedes indsende disse skriftligt til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

Ophævede Sundhedsforanstaltninger.
Ved en den 20. ds. gennem Justitsministeriet udfærdiget Bekendtgørelse er de tidligere paabudte Sundhedsforanstaltninger overfor Byen Konstantinopel fuldstændig ophævet.

Uklare Baadtaljer. I Anledning af den lille Nolits vi fornylig bragte efter »Norg. Hand. og Sjøft.«, angaaende Anvendelsen af en Stang mellem de to underste Blokke i Baadtaljer, for ved Nedfiring af Baaden at undgaa Tørn i Taljerne, hvilket Middel er bragt til Anvendelse af Ingeniør Dannevig og Sekretær Evang i Kristiania, har vi fra Reserveløjtnant, Styrmand V. Aaberg i Struer modtaget en Meddelelse, hvori vi gøres opmærksom paa, at en paa denne Maade anvendt Stang er anbragt paa et af ham og Ingeniør C. Madsen opfundet Udsætningsapparat for Skibsbaade, hvilket har Patentret fra 7. Januar 1913.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S./S. Nr. 66/1912, afsagt den 25. Oktober 1912. Højesteretssagfører Kondrup som Repræsentant for Modtagerne af en Del af Dampskibet »Texas«s Ladning mod Rederiet for Dampskibet »Texas«, A/S. Det forenede Dampskibsselskab.

Den 29. September 1911 ankom det de Indstævnte tilhørende Dampskib »Texas« hertil fra Nordamerika med en Ladning Stykgods og Hvede. Da det ved Oplosningen viste sig, at en Del af den Hvede, der var indladet i Skibets Lastrum Nr. 4, var vaad, blev der efter de vedkommende Ladningsmodtageres Begæring under 5. Oktober s. A. af nærværende Ret udmeldt to Mænd til at foretage en Besigtelses- og Skønsforretning over »Texas« og til navnlig at udtale sig om Aarsagen til den paa Hvedeladningen forefundne Skade. Skønsmændene gav samme Dag Møde om Bord, hvor de fandt Hveden i Bunden af Lastrum Nr. 4 i en Højde af c. 20 Tommer vaad og sammenbrændt, men ikke varm; da Aarsagen til Hvedens Beskadigelse ikke kunde bedømmes paa Grund af den ombordværende Ladning, blev Forretningen udsat til Fortsættelse samme Dags Eftermiddag, for at Ladningen imidlertid delvis kunde udlosses. Da Skibet agtede at forlade Kjøbenhavn allerede om Aftenen, blev der efter en fra Ladningsmodtagerne drom fremsat yderligere Begæring ligeledes den 5. Oktober s. A. af nærværende Ret udmeldt fire Mænd, for at disse kunde være til Stede under Skønsforretningen og, hvis det fra Ladningsmodtagernes Side maatte ønskes, umiddelbart derefter som Overskønsmænd foretage en Besigtelses-, Skøns- og Taksationsforretning over Skibet til Konstatering af Aarsagen til Beskadigelsen af dets Ladning.

Ved de derefter foretagne Forretninger fandtes det, at der var trængt Vand ind i Lastrum Nr. 4 gennem en Læk i et ugalvaniseret 2 Tommers Jernrør, der fra den umiddelbart under Rummet værende Bundtank Nr. 4 førte gennem Rummet op til Dækket. Nævnte Bundtank havde under Skibets Rejse fra Amerika hertil været holdt læns, men efter at Skibet var ankommet til Kjøbenhavn, var den den 3. Oktober s. A. bleven fyldt af at give Skibet Stabilitet, da der indladedes Gods paa Mellemdækket, og Vandet var da steget op i det ommeldte Rør — der var forbundet med Tanktoppen ved en Møtrik over og under Pladen, og som var anbragt tæt op til Maskinskoddet, medens det paa tre andre Steder var omgivet af en Trækasse — og var løbet ud gennem Lækken, der fandtes lidt ovenfor den Møtrik, der forbandt Røret med Tanktoppen.

Medens Underskønsmændene, efter at det for dem var oplyst, at Skibet under Overrejsen hertil havde haft haardt Vejr med høj Sø, har udtalt, at det nævnte Rør, der var noget tæret af Rust, maa være brækket ved Skibets Arbejden i det haarde Vejr paa Rejsen, er det i Beskrivelsen af Overskønsforretningen udtalt: »En Undersøgelse af Røret ved Brudstedet viste, at Tæring havde fundet Sted omkring Bruddet, ligesom en større Del af Brudfladen bar Udscende af værende af ældre Oprindelse, medens en mindre Del af samme bar tydeligt Spor af frisk Brud.«

Det maa antages, at Rørets oprindelige Styrke og Modstandskraft ved den tilstedeværende Tæring eferhaanden er bleven væsentlig formindsket, indtil komplet Brud ved en eller anden Aarsag udvendig fra er foregaaet.

Det maa endvidere i Følge det foreliggende antages, at det tildels overtærede Sted paa det beskadigede Rør har, omend i mindre Grad, givet Anledning til Lækage, førend det endelige Brud fandt Sted.

Skønt Luftrøret i Følge Pladsen for dets Anbringelse, nemlig tæt op mod et forsvarligt Staalskod og umiddelbart i Nærheden af særligt solide Afstivningsplader paa det nævnte Skod, maa betegnes som værende velbeskyttet mod Søens Virkninger og de dermed følgende Vibreringer af Skibet, kan vi dog ikke anse det som udelukket, at den direkte Aarsag til Rørets fuldstændige Adskillelse eller

Sammenbrud muligt kan være en Følge af Skibets Bevægelse i haardt Vejr, navnlig naar Rørets Tilstand som ovenfor beskrevet tages i Betragtning.

Under den den 15. Februar 1912 foretagne Afhjemling af dette Overskøn, har Overskønsmændene suppleret Forretningen saaledes:

Det paagældende Rør viste tydeligt Spor af en gennem Aarenes Løb fortsat Tæring. Denne Tæring strakte sig vel over omtrent to Tredjedele af Rørets Periferi, og det var saaledes kun den sidste Tredjedel, der viste frisk Brudflade. Da Røret saaledes kun for en mindre Dels Vedkommende havde haft den oprindelige Styrke og Modstandskraft, maatte det antages, at Bruddet havde kunnet afstedkommes ved en forholdsvis mindre Kraftudfoldelse; det var saaledes muligt, at Bruddet var forårsaget ved selve det Arbejde, der gik ud paa at finde den Skade, Røret led af, altsaa f. Eks. ved Arbejdet paa at nedbryde den Trækasse, der omgav Røret. Det var tydeligt at se, at Røret havde haft en Læk i længere Tid, endnu medens det skærmedes af Trækassen, eftersom Skoddet lige udfør det tærede Sted paa Røret viste Spor af, at Vand paa et tidligere Tidspunkt var sprøjtet ud af Lækken. Selve denne Kasse var fjernet, da Skoddet fandt Sted, men paa den Del af Skoddet, op ad hvilket Kassen havde staaet, bar Malingen Udseende af, at der havde jævnlig staaet Vand i Kassen; denne Bemærkning gjaldt dog kun de underste 10 à 12 Tommer: dette Vand var vel tildels fordampet inde i Kassen og tildels sivet ud under Kassen og derefter gaaet enten i Lasten eller Rendestenen, eftersom Kvanliteten havde været større eller mindre. Kassen skulde iøvrigt, efter hvad der var meddelt Overskønsmændene, have sluttet meget tæt. Ved Undersøgelsen af Røret viste det sig, at der paa det Sed, hvor Tæringen havde virket, var et Hul saa stort, at man kunde stikke en Finger ind i det. De turde imidlertid ikke udtale sig om, naar dette Hul var fremkommet, idet det var muligt, at det først var frembragt under de Manipulationer. Røret havde været Genstand for, efter at man havde opdaget, at der var en Læk i det. Da Røret bestod af ugalvaniseret Jern og for den nederste Dels Vedkommende var forsynet med Gevind, hvorved det her havde mindre Godstykkelse end den øvrige Del, samt da det var fastgjort til Tanktoppen med Møtriker og ikke ved Hjælp af en Flanche, hvad der vilde have bevirket, at det sluttede bedre, mente Overskønsmændene, at Røret havde været mere udsat for Lækager i den underste Del end paa andre Steder.

En af Overskønsmændene bemærkede under Afhjemlingen for sit Vedkommende, at han var tilbøjelig til at tro, at Røret paa det Sted, hvor Tæringen havde fundet Sted, havde lidt af en oprindelig Fejl, enten Støbefejl eller Materialefejl.

Under 30. November 1911 blev der afgivet Søforklaring af Kaptajnen og en Del af Mandskabet paa »Texas« til Oplysning angaaende den paa Ladningen forefundne Skade og under denne Søforklaring er det oplyst, at efter at man havde opdaget, at der var trængt Vand ind i Lasten, var den Trækasse, der tildels omgav det oftnævnte Rør, bleven brudt ned, og at det, da Kassen var fjernet, opdagedes, at Røret var brækket over. Under 19. Marts 1912 blev Søforklaringen reassumeret, og de herunder afgivne Forklaringer gaar ud paa, at hverken Kassen eller Malingen paa det Sted af Maskinskoddet, hvorimod Kassen stod, viste Spor af, at der jævnlig havde staaet Vand i Kassen, om det end kunde ses, at der havde sprøjtet Vand op paa Kassen og op ad Malingen. Det blev derhos oplyst, at »Texas« i 1908 har været paa Bedding, ved hvilken Lejlighed Tanktoppen blev trykprøvet, samt at Tanktoppen en Gang senere har været trykprøvet.

Den 6. Oktober 1911 blev der af dertil udmeldte Mænd foretaget en Vurdering af den beskadigede Hvede og en Ansættelse af dens Mindreværdi i Forhold til gode Varer, og ved denne Vurdering blev Mindreværdien ansat til ialt Kr. 2,617.18.

Under nærværende Sag har derpaa Citanten, Højesteretssagfører Kondrup som Repræsentant for de paagældende Ladningsmodtagere, idet han har hævdet, at Skibet maa være ansvarligt for den stedfundne Beskadigelse af Ladningen, paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale ham i hans nævnte Egenskab:

Mindreværdien af den beskadigede Hvede, som nævnt	Kr. 2,617.18
Arbejdspenge ved Hvedens Oplægning paa Loft	— 97.75
Omkostningerne ved de afholdte Skønsforretninger in. v.	— 383.05
Ialt	Kr. 3,097.98

tilligemed Rente heraf indtil Betaling sker.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden, idet de — for det Tilfælde, at de findes ikke straks at kunne frifindes — subsidiært har begæret Anstand for under en yderligere Afhøring i Retten at søge Overskønsmændene konfronteret med »Texas«s Besætning til Opklaring af de mellem deres og Besætningens Forklaringer værende Uoverensstemmelser.

Til Støtte for deres Frifindelsespaastand har de Indstævnte i første Række henvist til de i det vedkommende Konnossement indeholdte Klausuler, hvorefter Afskibningen skulde være undergivet alle de Bestemmelser og Undtagelser, fra Ansvar, som indeholdes i den amerikanske saakaldte »Harter-Act« af 13. Februar 1893, og hvorefter Rederiet endvidere ikke skulde være ansvarlig for Skade, der opstod ved Søfare eller hvilke som helst skjult Brøst i Skrog, Maskineri eller Tilbehør eller ved, at Dampere var usødygtig, selv om slikt var til Stede ved Rejsens Begyndelse, dog under Forudsætning af, at Rederiet havde udøvet pligtmæssig Omhu for at gøre Dampere sødygtig, eller ved Tæring, Forraadnelse Vandsivning, Læk, Bræk, hvorhos Rederiet endelig ikke skulde være ansvarlig for Tab af eller Skade paa Gods, som kan dækkes ved Assurance. De Indstævnte har derhos gjort gældende, at »Texas«, der under 8. Maj 1908 er indført i: »Lloyd's Register of British Shipping« under Klassen + 100 A I, flere Gange senere er underkastet Eftersyn, hvorunder navnlig ogsaa det paagældende Rør er fundet i god Stand, og at Lækken maa skyldes et dem utilregneligt Forhold, nemlig haardt Vejr under den sidste Rejse.

Idet imidlertid den den 3. Oktober 1911, medens »Texas« henlaa her i Havnen, stedfundne Fyldning af Bundtank Nr. 4 har fundet Sted af Hensyn til den ny Ladning, som »Texas« indtog samtidig med, at den udloste sin medførte Ladning, findes Konnossementets foranførte Bestemmelser ikke at kunne hjemle de Indstævnte Fritagelse for Ansvar for den Beskadigelse, der ved Fyldningen er tilføjet den sidstnævnte Ladning. Men herefter samt da der efter de foreliggende Oplysninger om det oftomtatte Rørs Tilstand den 5. Oktober 1911 maa gaas ud fra, at den deri forefundne Læk ikke er opstaaet pludselig, men hidrører fra en efterhaanden fremskreden Tæring, da det videre maa antages, at denne Tæring, som paa et tidligere Tidspunkt har sat Spor paa Skoddet og Kassen, ved et omhyggeligt Eftersyn kunde have været opdaget i Tide, samt da det findes uden Interesse for Sagens Afgørelse at søge de af de Indstævnte ønskede yderligere Oplysninger tilvejebragt, vil de Indstævnte i Medfør af Sølovens § 142 have af godtgøre Ladningsmodtagerne det disse tilføjede Tab, og de Indstævnte vil saaledes være at tilpligte at betale Citanten i hans ovennævnte Egenskab det indtalte Beløb, Kr. 3,097.98, tilligemed Rente deraf som paastaet.

Efter Omstændighederne findes de Indstævnte at burde godtgøre Citanten Sagens Omkostninger med 250 Kroner.

Dom i S. S. Nr. 86/1912, afsagt den 6. December 1912. Severin Petersen & Co. mod Skibsmæglerne Wonsild & Søn.

Under 3. Oktober 1912 befragtede Citanterne, Severin Petersen, her af Byen, det hollandske Sejlskib »Drie Gebroeders« til at føre en Ladning Gaskokes (c. 130 Tons) fra Bremen til Kjøbenhavn.

I Certepartiet, der paa Skibets Vegne blev under-skrevet af de Indstævnte, Skibsmæglerne Wonsild & Søn, hed det bl. a., at der til Losningen var bestemt 4 Arbejdsdage, og at Kaptajnen skulde have 35 Mk. for hver Overliggerdag, Ladningen skulde tages frit fra Borde (frei vom Bord).

Skibet kom hertil Lørdag den 19. Oktober s. A. og laa paa den af Citanterne anviste Plads i Gasværkshavnen Mandag den 21. s. M. Der opstod nu en Uoverensstemmelse mellem Citanterne og Skibets Fører, idet denne, der var i Besiddelse af Kurve til Losningen og mente, at han til Losning med dem havde Mandskab nok i Skibets af tre Mand bestaaende Besætning ikke vilde betale yderligere Lossemandskab, medens Citanterne forlangte, at han skulde tage tre Mand til. Heraf var de villige til at betale den ene, men de forlangte, at Skibet skulde betale de to. De paastod, at deres Forlangende stemmede med herværende Kutymen. Kaptajnen vilde ikke bøje sig, og Losningen paabegyndtes først Torsdag den 24., efter at Citanterne havde stillet tre Mand til Skibets Disposition under Forbehold af senere at søge Betaling hos Skibet. Da Losningen ikke tilendebragtes om Fredagen, forlangte Kaptajnen Fragten og Overliggerdagspenge for Lørdag deponeret. En saadan Deponering fandt Sted. Losningen tilendebragtes om Lørdagen, men inden Skibets Afrejse gjorde Citanterne Arrest i den deponerede Fragt for deres Udlæg til to Mand i tre Dage: Kr. 52.70 og for de deponerede Liggedagspenge 35 Mk. eller Kr. 31.15 tilligemed Arrestforretningens Omkostninger Kr. 12.23.

Under nærværende Sag har Citanterne paastaet Arresten stadfæstet og sig kendt berettiget til for de for-nævnte Beløb af ialt Kr. 96.08 med Renter og Sagens Omkostninger at foretage Udlæg i den arresterede Fragt.

De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Citanterne paaberaaber sig, som antydet, Kutymen, der skulde eksistere her i Havnen ved Losning af Kul og Kokes. I Gasværkshavnen her er det almindeligt, at der losses i Tønder (som ved Skibe, hvor der losses med Haandkraft, kræver to Mand til Spillets Betjening), og at Tønderne hejses op i Højde med de Broer, ad hvilke Transporten foregaar over Gaden til Kulpladser eller Vogne. Vedkommende Fagforening har derhos bl. a. stillet det Krav, at der i hvert Lastrum skal være tre Mand, for at Fyldningen af Tønderne kan foregaa hurtig nok. Paa Grund af disse Forhold er det — som det maa betragtes som oplyst under Sagen — ret almindeligt, at der i her lossende Kulskibe kommer Folk om Bord til Hjælp ved Losningen, og det er ogsaa ret almindeligt, at Skibets Fører gaar ind paa at betale en eller flere af disse Folk. Det Citanterne her gjorde Krav paa, var, at der skulde være tre Mand i Lasten, to ved Haandspillet og én paa Stillingen, samt at Skibet skulde betale dem alle paa én nær, som de selv var villige at betale.

At der eksisterer nogen virkelig fast Kutyme, er imidlertid ikke oplyst, og selv om der gjorde det, kunde en saadan Kutyme ikke gælde mod en udtrykkelig Vedtagelse i et Certeparti. I det her omtalte Certeparti er det vedtaget, at Ladningen skal tages frit fra Borde, altsaa ved Lønningen — eller mulig hævet noget over Lønningen, hvis f. Eks. denne er lavere end Kajen —, og Skibet maa antages med sin Besætning alene at have kunnet levere Ladningen ved Lønningen eller paa Kajen i Løbet af den stipulerede Liggetid. Mulige Kutymen i Lossehavnen kan ikke tvinge Skipperen til at losse paa en Maade, der volder Skibet større Bekostning end det efter Certe-

partiet kunde regne med. Indstævntes Frifindelsespaastand vil saaledes være at tage til Følge, saaledes at Arresten hæves, og at Sagens Omkostninger tilkendes ham med Kr. 20.00.

Dom i S. S. Nr. 92/1912, afsagt den 31. December 1912. Conrad Jensen & Søn som Redere for Dampskibet »Sandhill« mod Chr. Simon af Aalborg.

Fredag den 16. Februar 1912 ankom Dampskibet »Sandhill«, tilhørende Citanterne, til Aalborg med en Ladning paa 1,182 Tons Kul fra England til Indstævnte, Chr. Simon i Aalborg. Efter Certepartiet (Balteon-Certeparti) skulde Ladningen udlosses efter en Gennemsnitsrate af 300 Tons om Dagen, Søndagen undtagen (altsaa i 4 Hverdage); Lossetiden skulde begynde at løbe fra Middagstid, naar Skibet var meldt ved Toldkammer og rede til at losse, og skriftlig Lossevarsel var givet til Modtagerne ved eller før Middag. Hvis Skibet var parat efter Middag skulde Tiden løbe fra Kl. 6 følgende Morgen. Da Rederne paa Grund af en truende Kulstrejke ønskede en hurtig Udlosning, havde de forhandlet med Indstævnte om Fremskyndelse af Losningen mod Betaling af »dipatch money«. I det Øjeblik, da Skibet lagde til ved Kajen, blev Kaptajnen af Skibets Mægler, der havde foranlediget, at Toldvæsenet var rede til Klarering straks, anmodet om at komme hen paa Modtagernes Kontor, der laa ved Havnen lige i Nærheden af »Sandhill«s Fortøjningsplads for at forhandle om, hvorledes der skulde forholdes med Losningen. Kaptajnen gik straks i Land og fulgte med Mægleren hen paa Modtagernes Kontor, hvor man blev enig om, at Rederiet skulde betale Indstævnte Kr. 12.00 for hver sparet Time. Paa en Forespørgsel fra Skibsmægleren til Indehaveren af det Indstævnte Firma, om han saa vilde begynde Losningen den næste Dags Morgen Kl. 6, sagde denne Ja, og paa en Forespørgsel om han ønskede, at Kaptajnen skulde give skriftlig »notice«, svarede han: Nej. Losningen tog sin Begyndelse Lørdag Morgen. Der arbejdedes ogsaa en Del af Søndagen og Natten, og Losningen var tilendebragt Mandag den 19. Februar om Aftenen.

Indstævnte, som gjorde gældende, at Lossetiden maa regnes først at løbe fra Lørdag Middag Kl. 12, og at den altsaa strakte sig til Torsdag Middag Kl. 12, har indeholdt et hertil svarende Beløb i Fragten. Citanterne, der hævder, at Liggetiden maa regnes fra Lørdag Morgen og saaledes være udløbet Onsdag Aften, har forlangt betalt et Beløb paa 216 Kr., som udgør Godtgørelse for 18 Timer à 12 Kr. svarende til Tiden mellem Onsdag Aften og Torsdag Middag.

Da Parterne ikke kunde blive enige, har Citanterne under nærværende Sag paastaet Indstævnte dømt til Betaling af det nævnte Beløb med Renter fra Stævningens Dato den 11. November 1912 og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger. De hævder, at Modtagerne ikke, ved at være gaaet ind paa at losse fra Lørdag Morgen, er gaaet ind paa at regne Liggetiden fra dette Tidspunkt. Skønt dette ikke er udtalt i Certepartiet, hævder de, at der maatte kræves skriftlig »notice«, og Skibet rede inden Kl. 6 Eftermiddag, for at Liggetiden kan begynde at dreje fra næste Morgen. De hævder, at Skibet indkom saa sent, at »notice« ikke kunde være afgivet inden Kl. 6. Liggetiden kan saaledes efter deres Mening først begynde at løbe fra Lørdag Middag.

Retten finder hverken Anledning til at komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Balteon Certepartiet maa forstaas derhen, at den skriftlige Meddelelse til Ladningsmodtagerne skal i danske Havne være kommen Modtagerne i Hænde inden Kl. 6 Eftermiddag, for at Lossetiden kan begynde at løbe fra næste Morgen, eller til at komme nærmere ind paa den af Indstævnte opstillede Paastand om, at Kaptajnen ikke kunde have naaet at give Meddelelse inden Kl. 6. Rent bortset fra, at Retten maa gaa ud fra, at Meddelelsen kunde være givet inden

dette Tidspunkt (Skibet maa antages at være kommet til Kajen ved 5½-Tiden), maa Rotten nemlig finde, at det havde været Indstævntes Sag, hvis han — da han under Forhandlingerne opgav Fordringen om skriftlig Meddelelse og indgik paa at begynde Losningen Kl. 6 næste Morgen — havde forudsat, at Lossetiden først skulde regnes fra næste Dags Middag da udtrykkelig at give dette til Kende; hvor det er givet, naar Liggetiden begynder, er det ganske vist ikke en nødvendig Følge af, at man vedtager faktisk at begynde Losningen tidligere, at Liggetiden da ogsaa skal regnes fra dette tidligere Tidspunkt, men hvor det som her er saa usikkert, fra hvilket Tidspunkt Lossetiden skal regnes, maa Formodningen være for, at Lossetiden skal regnes fra det Tidspunkt, hvor man enes om at begynde Losningen.

Efter det anførte vil Citanternes Paastand være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 75 Kr.

Fragtmarkedet.

I de fleste Markeder har Situationen udviklet sig til Gunst for Rederne, saa at der i Sammenligning med Raterne i vor Beretning for en Uge siden er adskillige Stigninger at konstatere. Den bedste Fremgang viser River Plate, som ligger 1/6 à 2/ højere, men ogsaa Sortehavet, Azow etc. har et bedre Udseende, idet der betales 1/ à 1/6 mere pr. Unit. Hvorledes disse meget følsomme Markeder yderligere vil udvikle sig, afhænger ganske af Høstudsigterne; de vil sandsynligvis svinge noget frem og tilbage, men i det hele og store gaa fremad, jo mere vi nærmer os Tidspunktet for det ny Kornes Afskibning, men en langsom Fremgang vil utvivlsomt ogsaa vise sig stabilere og heldigere end en ujævn Oplussen og stærke Fald. Rederne indtager gennemgaaende en rolig og fornuftig Holdning, og det synes, som om de kan se de kommende Maaneder i Møde med Fortrøstning. Paa Grund af Forholdene i Sortehavet ser det ud til, at ogsaa Indien vil komme til at sætte Raterne op, og Middelhavet maa da følge Trop. Sidstnævnte Marked er for Øjeblikket sløjt for store Baade, hvoraf en ikke ringe Del returnerer i Ballast til Wales, men for mindre Baade paa 1,500—2,500 Tons er der et godt Udvalg af Returlaster til ganske lønnende Rater. — I Nordamerika er Forholdene temmelig stille for Øjeblikket og Tonen nærmest mat pr. Juli, medens der pr. August og senere endnu kun sluttes meget lidt. Savannah og Golfen har taget enkelte Baade pr. September—Oktober til 45/ à 46/3, respektive 52/6 à 55/. For den danske Tonnage op til c. 4,000 Tons er dog Østersøen og Hvidehavet de bedste Markeder, hvor der er gode Penge at tjene, og der har fundet yderligere Stigninger Sted i den forløbne Uge. For Korn fra Petersborg og Reval var der enkelte stærkt presserende Laster, som betalte 1/9 Rotterdam, hvorimod der for 14 Dage siden kun kunde faas 1/3. Der er ogsaa en Mængde Trælaster at faa til særdeles lønnende Fragter. I Kulfragterne har der saa at sige ingen Forandringer fundet Sted, og der fragtedes livligt i alle Retninger. Der fandt Afslutninger Sted i Ugens Løb som følger:

Østen. Ris fra Saigon 26/ til Dunkerque, 26/6 Havre, Juli. Kurrachee sluttede til 16/9 Manchester, »net terms«, Juli, 16/6 én Havn U. K. eller Kontinentet, 17/ to Havne, 1/15 Juli, 16/ Antwerpen direkte, »net terms«, 25. Juni—5. Juli. Erts Bombay 22/ Stettin (5,800 Tons Baad med 600—600 daglig), prompt.

Sortehavet etc. Korn Novorossisk 8/6 Rotterdam, 8/9 Emden eller Weseren, 9/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Azow 9/9 à 10/ Rotterdam, 10/ à 10/3 Emden eller Weseren, 10/3 à 10/6 Hamburg, prompt, 6 d. mere pr. 25. Juli—25. August. Til Vestitalien Frcs. 12½ à 12¾ Basis én Lossehavn (4,000—4,500), 12/6 Bergen og Vaksdal (3,300), prompt. Salt Eupatoria/Li-

bau 14/, 5.—25. Juli. Ertsbefragtinger fra Poti fandt ikke Sted paa Grund af Strejke.

Middelhavet. Erts Carthagenas 5/3 à 5/4½ Rotterdam (5,000—5,500 Tons Baade med 1,000—1,000 daglig), 6/9 Calais (4,600), 5/9 Larmes/Rotterdam (4,000), 7/9 La Falaise/Barrow, 6/4½ Porman/Westhartlepool (4,200 Tons Baad med 1,000—500 daglig), 6/ Bougie/Middelsbro (4,400), 5/3 Cardiff (3,400). For Esparto fra Tunis Kysten noteres 14/ à 14/6 til Aberdeen og for Byg 9/6 til Leilh. Ertsraterne fra Bilbao er 5/ til Cardiff, 5/1½ Newport, 5/3 Glasgow, 5/4½ Middelsbro.

Nordamerika. Deals Miramichi 50/ Belfast pr. August, 50/ Bay of Fundy eller Halifax/udsøgt Havn U. K., Juli—August. Korn fra New York 3/ til Lissabon. Petroleum i Kasser New York 27½ Cents River Plate pr. September—Oktober, Philadelphia 25½ Cents én eller to Havne Japan, Juli. Bomuld etc. Savannah/U. K. eller Kontinentet 45/ à 46/3 pr. September—Oktober. Kul Norfolk/Vestitalien 12/ pr. 1ste Halvdel Juli (7,000). Tømmer fra Golfen 97/6 til Kontinentet og Østkysten, 150/ River Plate, Juli. Paa Netto Charter fra Golfen 11/10½ til Antwerpen, Rotterdam eller Hamburg (6,000), prompt. Timecharter 3/10½ à 4/ for c. 1 Aar, Levering og Tilbagelevering U. S., 3/6 à 3/7½ for 5 Aar, 6/6 enkelt Trip over, Levering U. S., Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen/ U. K. eller Kontinentet 17/ à 17/6 O. C. pr. Juni—Juli, 17/3 Juli—August, (6 d. mindre direkte Havn), 18/6 Genua direkte (6,000). Fra Buenos Aires eller La Plata c. 15/ U. K. eller Kontinentet pr. Juli. For Quebracho betales 22/ U. K. eller Kontinentet O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Juli.

Østersøen. Fra Petersborg 1/7½ à 1/9 Hvedebasis Rotterdam pr. prompt, 1/10½ à 2/ Dunkerque. En prompt 1,400 Tons Baad fik 1/9 Reval/Rotterdam og fra Libau er der en presseret Last til c. 1/10½, Havrebasis Rouen. Kortprops fra Petersborg 32/6 à 33/ til Østkyst Kulhavn, 42/6 til River Mersey, Mk. 28 Rotterdam. For Pulpwood noteres Mk. 26—27 Rotterdam, 30/ Østnorge, Frcs. 41—42 Terneuzen. Riga noterer for D. B. mindre Dellast Boards 26/ til Grangemouth, 28/6 London, 30/ Tynen, 35/ Manchester, Frcs. 36 Antwerpen, 40—41 Honfleur eller Rouen, 46 Bordeaux. For Sveller noteres 8/6 à 9 Boston, Grangemouth eller Grimsby fra Riga. Kortprops fra Finland eller Sverig 32/6 à 37/6 til Østkyst Kulhavn. For D. B. B. fra Finland til god hollandsk Havn kan faas Hfl. 17 à 20 pr. Std. alt efter Komposition og Ladeplads.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 5/6 à 5/9 Kronstadt eller Petersborg, 5/6 Reval, 5/4½ Gelle (2,000), 5/1½ Riga (3,000), 5/3 Lübeck (2,000), 5/1½ Pillau (2,700), 3/6 Hamburg, 6/6 Bordeaux, 10/ Genua, 9/3 Marseille (5,800), 12/ Konstantinopel (4,800), 9/ Malta (5,400), 9/9 Las Palmas. Fra Hull 5/7½ Petersborg, 5/6 Pernau, 10/6 Aleksandria, 11/3 Venedig (4,200), 20/ Buenos Aires (5,000). Fra Firth of Forth 5/9 Kiel eller Wismar (2,000), 5/7½ à 5/9 Kronstadt eller Petersborg, 5/3 à 5/4½ Helsingfors (1,500—1,600), 5/3 Aalborg (1,250). Fra Cardiff eller Newport 6/6 Kronstadt, 4/9 à 5/1½ Calais eller Dieppe, 7/9 à 8/ Lissabon, 10/9 Barcelona (4,100), 9/6 à 9/9 Genua, Frcs. 11¼ Marseille, 10½ Algier (5,500), 12/6 Konstantinopel, 10/ à 10/6 Port Said, 9/ Las Palmas, 9/3 Madeira, 17/ Rio Janeiro, 19/6 à 20/ River Plate.

(Skrevet den 24. Juni 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet uforandret fast som i sidste Uge, og Befragtingerne foregaar jævnt eftersom Skibene kommer frem til uforandrede Rater for Trælaster fra Bottenhavene og Finskebugten, hvilken Fart har størst Interesse. Tyskland har optaget enkelte Skibe for Kornlaster til England. Rusland har vedvarende Brug

for Tonnage til Oljekager og Træv med Tendens til lidt højere Fragtrater. Vestsverig og Østnorge ligger uforandret, men Islaster saavel for enkelt som for flere Rejser har paa Grund af det betydelige Svind kun liden Interesse.

Returfragter Vest fra er ogsaa uforandret fra sidste Uge, og der er Laster nok til Behovet saavel af Kul, Clay som Foderstoffer.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland atter ret stillestaaende, hvad de prompte Ladninger angaar. Königsberg noterer vedblivende 4 Mk., Danzig pr. Juli 4½ Mk. for Rug. Stettin er stadig floy, og enkelte Skibe skal endog have akcepteret under 3 Mk. Wismar synes lidt fastere og noterer 3½ à 3¾ Mk. Som antydet i forrige Beretning er Lübeck forholdsvis ret livlig og udbyder ikke saa faa Ladninger til Danmark og Sverig. De øvrige tyske Pladser er uforandret og stille. — Norge er lidt bedre for Feldspath og noterer 5¼ Mk. til Stettin. Sverig er i det store og hele fuldstændig uden Forandring. Danmark har fra Provinserne ingen Bedring at spore, lige undtaget Cement fra Mariager, hvorfor der har været lidt Brug for prompt Tonnage. — Kjøbenhavn, som i Begyndelsen af denne Uge er lidt roligere, har ellers sluttet for Hvede til Åhus 14 Øre, Rug til Horsens, Vejle 14 Øre, Majs til Hasle 14 Øre; omkring den 4. Juli ventes atter en Del Hvedeomladninger til Provinserne og Sverig.

Fra Sø og Land.

Fra Firmaet Jakob Gunnløgsson, Niels Juelsgade, her, som har Generalagentur for Danmark for Motoren »Skandia« (Lysekilsactoren), har vi modtaget en Hovedkatalog i Luksusudstyrelse. Denne indeholder, ledsaget af en stor Mængde Illustrationer, en Beskrivelse af Skandiamotoren og dens Hoveddele, samt Billeder af et stort Antal Fartøjer og Skibe, lige fra Lødkuttere og Fiskerfartøjer til Motorskonnerter paa c. 400 Tons af forskellige Nationaliteter, der er forsynet med Skandiamotorer, derimellem baade russiske, engelske, norske, svenske, tyske, østerrigske, japanske, kinesiske og andre Fartøjer.

Katalogen indeholder endvidere Dimensionstabeller over Skandia-Marinemotorer, foretagne Prøve over Brændstofforbrug, Skibbyggeri som en Gren af Aktieselskabets Virksomhed, Motorvincher for Last- og Fiskerfartøjer, Tabel over Forholdet mellem Knob og Kilometer pr. Time, samt almindelige Leveringsbetingelser m. m. Feruden paa Dansk udsendes Katalogen paa en Række fremmede Sprog.

Havarier og Forlis.

Anna, Skonnert af Nordtjelje, der kom paa Grund paa Salt-holm, kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Ellen, Skonnert af Odense, er strandet paa Liva. Svitsers assisterer.

En russisk Skonnert er den 20. ds. strandet i Grønsund. Svitsers assisterede Skibet flot og ind til Stubbekjøbing, som var Bestemmelsesstedet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salgs Bureau ved Charles Hvilson« er i disse Dage Damperen »Hermine« af Hamburg 471/246 Reg.-Tons, bygget 1879, s. s. Nr. 1 — 1912, solgt til A/S. Dampskibsselskabet »Løgstor« i Løgstor for Mk. 67,500. Skibet, der skal føres af Kaptajn Thomsen, er overtaget i Hamburg af den ny Ejer.

Et nyt Diesel Motor Skib sattes den 21. ds. i Vandet fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft paa Refshaleen.

Skibet er det andet i en Række af seks Skibe, som Rederi-Aktiebolaget »Nordstjernen« i Stockholm har bestilt hos Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri til deres Stockholm—La Plata-Rute. Det har en Længde af 362', Bredde 51' 3". Dybde til Hoveddæk 25' 6" og en Bæreevne af 6,500 Tons. Ma-

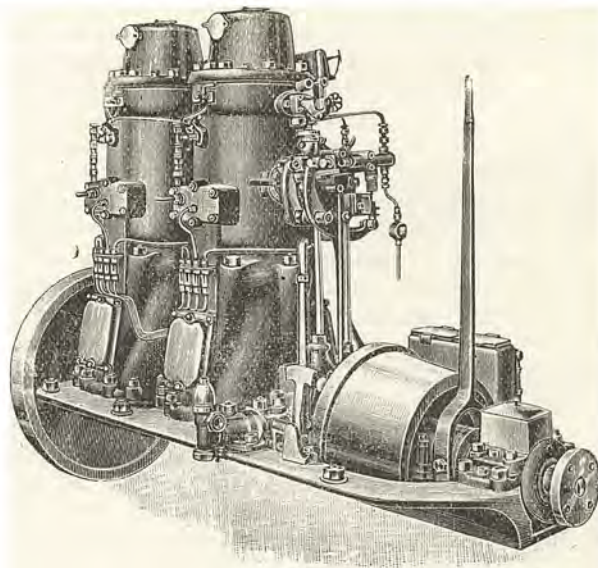
skieriet vil komme til at bestaa af to Hoved Diesel-Motorer, hver paa 1,000 ind. H. K., samt to Hjelpe Diesel-Motorer, hver paa 200 eff. H. H. Alt Dæksmaskineri som Spil, Ankerspil og Styreapparat bliver elektrisk drevet.

Rederens Frue, Generalkonsulinde Johnson, døbte Skibet »Pedro Christophersen, eller den bekendte, norske Generalkonsul af samme Navn i Buenos Aires, der har været en værdifuld Støtte for denne Linjes Skabelse og smukke Succes.

Afløbningen forløb smukt og overværedes af Repræsentanter for Rederiet og Værftet samt enkelte Indbudne.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et nyt Diesel-Motorskib til samme Firma.

Ved Holm & Wonsilds Skibssalgs-Afdeling er solgt Motor-Galease »Najaden« af Helsingør, til et Rederi i Kjøbenhavn. Overtagelse straks. Dette Skib er udstyret med Redskaber for Vragfiskeri etc. og laster c. 85 Tons d. w.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkøndtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omstyrbare

Finerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Blyth 18./6. — Amalionsborg afg. Lübeck 21./6. — Brattingsborg afg. Pensacola 19./6. — Børglum ank. Santos 22./6. — Dausborg afg. Huelva 20./6. — Elsberg ank. Pernau 21./6. — Esrom pass. Galata 20./6. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 23./6. — Frederiksberg afg. Huelva 17./6. — Guldborg ank. Sunderland 21./6. — Gurre afg. Stettin 20./6. — Hammershus pass. Durban 30./5. — Harrildsborg afg. Kronstadt 20./6. — Hundborg afg. Aalborg 19./6. — Jelling ank. New York 14./6. — Jomsborg pass. Skagen 23./6. — Jungshoved ank. Vladivostok 11./6. — Jægersborg afg. Sunderland 21./6. — Kallundborg ank. Sevilla 21./6. — Kalø ank. Huelva 16./6. — Klampenborg afg. Ghent 20./6. — Kronborg ank. Huelva 20./6. — Lejre ank. Barcelona 19./6. — Marselisborg afg. Rosario 29./5. — Næsborg ank. West Hartlepool 20./6. — Ran-

delsborg ank. Dunkerque 20./6. — Silkeborg pass. Gibraltar 18./6. — Skanderborg afg. Methil 22./6. — Skodsborg ank. Newport 20./6. — Spigerborg ank. Stettin 12./6. — Stegelborg ank. Huelva 17./6. — Sjerneborg ank. Petersborg 20./6. — Søborg pass. Las Palmas 16./6. — Taaruborg afg. Kjøbenhavn 21./6. — Ulfsborg ank. Liverpool 20./6. — Uranienborg ank. Petersborg 13./6. — Vordingborg afg. Riga 21./6. — Ørkild afg. Cete 20./6.

Dampskibsselskabet Vesterhavet. Nerma, Degn, ank. South Shields 24./6. — Fylla, Brinch, pass. Helsingør 23./6. for Palamos. — Nancy, Pedersen, pass. Holtenau 23./6. for Barcelona. Nexos, Basse, ank. Wasa 23./6. — Nordsoen, Gram, afg. Gandia 23./6. til Sevilla. Polly, Mathiasen, afg. Sevilla 23./6. til Goole. — Ulla, Hansen, ank. Helsingfors 23./6. — Laura, Lund, ank. Åbo 22./6. — Inger, Schiff, pass. l'Ouessant 22./6. for Casablanca. — Nautik, Nielsen, ank. Cartagena 22./6. — Dagmar, Skou, ank. Kjøbenhavn 21./6. — Johanne, Thøgersen, ank. Huelva 21./6. — Thyra, Jessen, ank. Malmø 21./6. — Nora, Lauritsen, ank. Raumo 21./6. Marie, Nielsen, afg. Marseille 20./6. til Malmø. — Karla, Nielsen, ank. Aviles 20.6. — Cito, Jessen, ank. Rudkjøbing 20./6. — Stella, Larsen, ank. Tuborg 20./6. — Hebe, Gregersen, pass. Sagres 18./6. for Rabat.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Petersborg 15./6. til Acton Grange. — Johan Siem, Nielsen, ank. Windau 19./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./6. — Russ, Petersen, ank. Limerick 16./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fé 12./5. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Grangemouth 23./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Glasgow 23./6. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Tofte 22./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Montevideo 11./6. til U. K. Kontinentet. — Næva, Dahl, ank. Barry 24./6.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang ank. London 21./6. hjemg. — Samui pass. Sagres 22./6. udg. — Bandon afg. Penang 21./6. hjemg. — Paugan ank. Antwerpen 23./6. udg. — Selandia afg. Singapore 17./6. udg. — Jutlandia afg. Port Said 23./6. udg. — Siam ank. Yokohama 24./6. udg. — Annam ank. Antwerpen 21./6. udg. — Cathay afg. Hongkong 16./6. hjemg. — Tranquebar pass. Dungeness 17./6. udg. — Indien afg. Portland 24./6. hjemg. — St. Croix afg. Demarara 9./6. hjemg. — Kina afg. Portland Ø. 15./6. hjemg. — Arabien ank. San Francisco 13./6. udg. — Chumpon afg. Frederiksstad 21./6. udg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Bathurst 14./6. til Bremen. — London, Bom, ank. Melen 12./6. — Paris, Tholander, ank. Cardiff 18./6. — Bryssel, Kaas, ank. Kronstadt 20./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 14./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Uleåborg 23./6. — Roma, v. Thun, ank. Zeebrügge 21./6.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Windau 16./6. — Chassio Mærsk pass. Kjøbenhavn 22./6. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 12./6. — Hulda Mærsk afg. Methil 21./6. — Laura Mærsk afg. Las Palmas 23./6. — Lexa Mærsk pass. Kjøbenhavn 23./6. — Peter Mærsk ank. Hungerberg 19./6. — Sally Mærsk ank. Barrow 19./6. — Høneborg afg. Methil 21./6.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Reval 21./6. — Sara, Jensen, ank. Kotka 20./6. — Helene, Sørensen, ank. Hull 20./6. — Ragnhild, Schultz, ank. Windau 16./6. — Valborg, Hansen, ank. Tynen 22./6. — Sjælland, Svarrer, afg. Riga 23./6. — Estrid, Hansen, ank. Methil 22./6. — Agnete, Dam, afg. Boness 21./6. — Gunhild, Hansen, ank. Kronstadt 21./6. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 23./6. — Alice, Jørgensen, ank. Rostock 24./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Sävénäs 19./6. — Martha, Christensen, ank. Norrköping 24./6. — Elna, Rathje, afg. Hudikswall 20./6. — Therese, Pedersen, ank. Archangelsk 14./6. — Harriet, Larsen, afg. Kemi 18./6. — Dagny, Therkildsen, afg. Jacobsstad 19./6. — Simone, Møller, afg. Malmø 22./6. — Jeanne, Olsen, ank. Umeå 22./6. — Vera, Risø, ank. Wartsala 21./6. — Daisy, Jørgensen, afg. Wiborg 19./6. — Annino, Leth, afg. Methil 22./6. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 21./6. — Betty, Lagesen, afg. Oran 17./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Vera Cruz 21./6. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sandhamn 19./6. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 24./6. — Urania, Clausen, ank. Port Debonc 18./6.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Sarpsborg 24./6. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Methil 23./6. — Høland, Poulsen, ank. Ghent 21./6. — England, Andersen, ank. Neufahrwasser 22./6.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Baltimore 6./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Bruges 20./6. — Europa, Hansen, afg. Cardiff 24./6. — Frankrig, Friis, ank. Montreal 7./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Newport 20./6. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 23./6.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Riga 18./6. — Skinfaxe, Faber, afg. Ghent 20./6. til Pillau. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Ghent 22./6.

Brix Hansen & Co. Joh. Holm ligger i Karlsborg. — Thorvaldsen, Olsen, ligger i Umeå. — Nordpol, Nielsen, afg. Brandfoss 21./6. til Ghent.

Orion. Erik Hansenn ligger i Archangel.

Havet. Fyen, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 22./6. til Ghent.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejef, afg. Petersborg 19./6.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Helsingør 23./6. for la Rochelle. — Nelly, Schubert, ank. Santander 19./6. — Fanny, Eriksen, afg. Lissabon 20./6. til Cardiff. — Lilly, Bang, pass. Gibraltar 22./6. for Marseille. — Alexy, Sørensen, ank. Stugsund 21./6. — Dagny, Clausen, afg. Granvik 23./6. til Hernösand. — Mary, Duhn, afg. Kotka 23./6. til Lowestoft.

Sejlskibe.

Sønderho — Fana. Martha, Fischer, afg. Liverpool 17./6. til Penedo (Brasilien).

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 16./6. — Næstved, Madsen, ank. Bergvara 17./6. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 17./6. — Sigurd, Kofoed, ank. Kjøbenhavn 19./6. — Louise ank. Swinemünde 19./6. — Marie, Sejer, ank. Montevideo 19./6. — Amalie, ank. Karrebæksmünde 20./6. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Nakskov 20./6. — Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 21./6.

Svendborg. Marie, Hansen, ank. Haugesund 18./6. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Brake 18./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kolding 19./6. — Maagen, Jensen, ank. Westport 18./6. — Confidence, Michaelsen, ank. Kjøbenhavn 19./6. — Vera, Jensen, Kjøbenhavns Red 19./6. — Peter, Hansen, ank. Kalmar 19./6. — Erik, Hansen, ank. Nystad 18./6. — Marie, Nielsen, ank. Søderhamn 19./6. — Venus, Hansen, ank. Sundsvall 19./6. — Capella, Hansen, pass. Kjøbenhavns Red 19./6. — Kamma, Fisker, ank. Invergordon 19./6. — Britannia, Rasmussen, pass. Kjøbenhavns Red 20./6. — Noah, Jørgensen, ank. Orsköldsvik 19./6. — Delos, Andersen, ank. Kotka 19./6. — Emilie, Rasmussen, ank. St. Brieux 19./6. — Roma, Jensen, ank. Horsens 20./6. — Carl, Clemmensen, ank. Stettin 20./6. — Emanuel, Bentzen, ank. Wasa 20./6. — Urda, Skov, ank. Memel 21./6. — Valborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 23./6. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Aalborg 23./6. — Norden, Andreasen, pass. Helsingør 23./6. — Jason, Hansen, pass. Helsingør 23./6. — Immanuel, Jensen, ank. Harburg 24./6. — Cornwall, Petersen, ank. Charlestown 23./6. — Aktiv, Mouritzen, ank. Charlestown 23./6.

Æro. Gertrud, Christensen, ank. Trangisvaag 19./6. — Mars, Stegmann, ank. Peterhead 18./6. — Capella, Thjelle, ank. Mariager 19./6. — Gloria, Fabricius, ank. Ballen 19./6. — Cernov, Dreimann, er afg. Casa Blanca til St. Johns. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Charlestown 19./6. — Amalia, Andersen, ank. Flensborg 20./6. — Bien, Petersen, ank. Kragerø 19./6. — Pampa, Svendsen, ank. Nordborg 20./6. — Marie, Østermann, ank. Randers 20./6. — Atlantic, Rasmussen, pass. Prawl Point 18./6. vestg. — Nathalia, pass. Prawl Point 18./6. vestg. — Dania, Hansen, ank. Savannah (Florida) 20./6. — Marthing, Friis, ank. Solombal 21./6. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Fort de France 23./6. — Norma, Jørgensen, afg. Vigo 21./6. til Hoering Cove. — Thor, Petersen, pass. Lizzard 22./6. p. R. t. Hamburg. — Nanna, Østermann, ank. Swinemünde 24./6. — Vega, Olsen, ank. Drøbak 21./6. — Valborg, Ohlsen, ank. Boness 21./6. — Adjutor, Kock, ank. Esbjerg 22./6. — Kathinka, Bastrup, ank. Dysart 23./6. — Kiana, Christensen, ank. Kristiania 23./6.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912. — Kjøbenhavn, den 26. Juni 1913. — Sø- og Handelsretsdomme. — Frugtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Kob og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

==== Faas hos samtlige Provianteringshandlere. =====

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som
Lagerøl og derefter aftap-
pet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf: 638 — 524.

Dansk Sejlskibsrederi-forening

afholder Generalforsamling paa Hotel Postgaarden i Nyborg
Lørdag den 28. Juni 1913, Fmd. Kl. 12.

Dagsorden:

- 1) Regnskab og Aarsberetning.
- 2) Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for C. P. Lund, N. J. Ohlsen og Alfred Nielsen, der afgaar efter Tur.
- 3) Valg af 2 Revisorer for Aaret 1913 i Stedet for R. S. Hansen og P. N. Harbye, der fratræder i Henhold til Lovens § 8.
- 4) Valg af Stedet for Afholdelsen af næste Generalforsamling
- 5) Eventuelt.

P. B. V.
C. P. LUND,
Formand.

Muddermaskine filsalg.

En Muddermaskine, godt vedligeholdt og veludhalet med tilhørende Pramme, er til Salg. Maskinen kan ses i Virksomhed hver Dag.

Henvendelse til

Motorbaadfører **L. GUNNERSEN,**
Nakskov. — Tlf. 461.

Motorbaad ønskes til Leje.

Et stærktbygget Fartøj med kraftig Motor, 4 Køjpladser, med eller uden Sejl, ønskes til Leje i August Maaned.

Man bedes henvende sig til „Kjøbenhavns Lodseri“, Toldboden.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

**Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.**

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

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 Statsbaedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal

Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH.

Large Stock of Best Durham, and Northumberland Coals always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

**RAPID BUNKERING DAY OR NIGHT
INCLUDING SUNDAYS
AND HOLIDAYS.**

**THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING
CO., LTD., PORTLAND.**

**THE DARTMOUTH COALING CO., LTD.,
DARTMOUTH.**

(Contractors to the Admiralty and all important Lines
and Tramp Owners.)

CABLES

»Promptude — Portland« »Despatch — Dartmouth«.

Agent in Denmark,

A. F. HOVMAND,
COPENHAGEN, B.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

VÆGGELUS Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnid, der dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybragade 27 St. Tlf. Byen 2496
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

1115. Italien W.-Kyst. Livorno. Belysning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1466. Berlin 1913.)

Saafremt Lystønden, som ligger ved Arbejdspladsen ved den ny W.-Moles Forlængelse, slukkes eller driver fra Station, tændes et grønt, fast Fyr c. 13 m under Hovedfyret paa N.-Enden af den krumme Bølgebryder. Fyret er synligt i Pejlinger fra 156½° til 161½° og dækker over den ny Mole. Synsvidde: 1 Sm. Naar Lystønden mangler, skal Skibe, som vil benytte det N.-lige Indløb, holde sig E. for det grønne Fyrs Lysvinkel, for at gaa fri af Arbejdspladsen. *Livorno* Havn: 43° 33' N. 10° 17¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/679. København 1913.)

1116. Saloniki Bugt. Advarsel.

(„Notice to Mariners“ Nr. 817. London 1913.)

Da Løbet gennem *Saloniki* Bugt er afmærket med smaa Tønder, som er meget vanskelige at se, og som har været anvendt, medens Bugten var spærret af Miner, paalægges det Skibsførere at navigere med stor Forsigtighed ved Besejlingen navnlig i Nærheden af Kap *Kara*, hvor man ikke kan stole paa Afmærkningen. Indløbet: 40° 30' N. 22° 47' E.

1117. Tyrkiet. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 784. London 1913.)

Alle *tyrskiske* Fyr i *Dardanellerne* S. for og inklusive *Nagara Point* Fyr og alle *tyrskiske* Fyr i *Middelhavet* er beordret tændt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/2182 og 47/2811. København 1911 og 1912.)

1118. Bulgarien. Sorte Hav. Oplysning om Fyr.

Ifølge Meddelelse til det *danske* Udenrigsministerium er Fyrene ved de *bulgarske* Kyster i *Sorte Hav* atter tændt med Undtagelse af følgende Fyr, der er under Reparation: 1) Kap *Kavri (Imada)*. 41° 52' 30" N. 28° 04' 15" E. 2) Kap *Emine (Emon)*. 42° 42' 30" N. 27° 56' 00" E. 3) *Anastasia*. 42° 27' 52" N. 27° 35' 55" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/256. København 1913.)

1119. Bulgarien. Sorte Hav. Burgas. Havn aabnet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 787. London 1913.)

Burgas Havn er atter aaben for Skibsfarten og Minerne fjernet. 42° 30½' N. 27° 31' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/352. København 1913.)

1120. Rusland. Sorte Hav. Eupatoria. Oplysning om Lystønder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1477. Berlin 1913.)

Lystønderne ved *Eupatoria* brænder permanent og ikke alene ved Dampers Ankomst. 45° 11' N. 33° 23' E.

1121. Rusland. Sorte Hav. Novorossisk. Havnearbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1478. Berlin 1913.)

I den E.-lige Del af *Novorossisk* Havn bygges en Bro. ved Cementfabrikken. Arbejdsstedet er afmærket med 2 Spiritønder med røde Flag og 3 almindelige Tønder, fra hvilke der om Natten vises røde, faste Fyr. Cementfabrikken: 44° 44' N. 37° 49' E.

1122. Marokko. Ceuta. Belysning.

(„Aviso a los Navegantes“ Nr. 120/560. Madrid 1913.)

Paa Kranen *Tián* ved Arbejdspladsen paa den N.-lige Havnemole brænder der 7 elektriske, hvide Lamper. Naar Lamperne er i Virksomhed, er det vanskeligt at skelne det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Molen. 35° 54' N. 5° 17' W.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrika*, *W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erhøles for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Den Danske Havne-Lods. 7de Udgave. 1913. Sluttet den 15de Juni 1913. Pris: 2 Kr.

Annuleret er:

Den Danske Havne-Lods. 6te Udgave. 1909.

I. Østersøen.

1070. Sverrig. Trelleborgsredd Fyrskib ombyttes midlertidig.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/623. Stockholm 1913.)

Omtrent den 27de Juni d. A. ombyttes *Trelleborgsredd* Fyrskib midlertidig med et Reservefyrskib. Fyr og Taagesignaler forbliver uforandret, kun giver Undervandsklokken Tre-Slag hver 20 s. i Stedet for hver 10 s. 55° 20½' N. 13° 09' E.

1071. Sverrig. Kåseberga. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/646. Stockholm 1913.)

Fyret paa E.-lige Havnemole er tændt. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 256° til 281°;

2. hvidt i — — 281° - 291°;

3. rødt i — — 291° gennem 0° til 35°.

Flammens Højde: 3½ m. Brænder kun, naar Fiskerne fra Stedet er paa Søen. 55° 22' 57" N. 14° 04' 06" E.

(Kort Nr. 160.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1610. København 1912.)

1072. Sverrig. Kalmarsund. Dämman Fyr. Taagesignal forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 25/645. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1913 vil Taagesignalet ved *Dämman* Fyr blive forandret. Signalet skal gives med en Sirene, der giver To-Stød hver 1 Minut. 57° 03' 33" N. 16° 40' 42" E.

(Kort Nr. 205 og 206.)

1073. Rusland. Finske Bugt. Reval. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1439. Berlin 1913.)

Ved Indløbet til *Reval* er følgende Sømærker udlagt:

- 1) En hvid Spirtønde med en sort, nedadvendt Kost NW. for *Køkskær* paa 59° 42' 49" N. 24° 59' 39" E.

2) Ved *Divels Ege* Banke: a) En hvid Spirtønde med en sort, nedadvendt Kost over en *Ballon NE.* for Banken i c. 15 m Vand paa 59° 42' 02" N. 24° 54' 26" E. b) En lignende Tønde NW. for Banken paa 59° 41' 59" N. 24° 52' 57" E. c) En hvid-rød Spirtønde med to fra hinanden vendte, røde Koste over en *Ballon E.* for Banken i 21 m Vand paa 59° 41' 50" N. 24° 55' 00" E. d) En rød Spirtønde med en opadvendt, rød Kost over en *Ballon SE.* for Banken i c. 23 m Vand paa 59° 41' 13" N. 24° 54' 49" E. e) En sort-hvid Spirtønde med to mod hinanden vendte, sorte Koste over en *Ballon W.* for Banken i c. 25 m Vand paa 59° 41' 34" N. 24° 52' 57" E. De to tidligere Spirtønder NW. og de to tidligere Spirtønder SE. for Banken er inddraget.

3) Ved *Nygrund*: a) En hvid-rød Spirtønde med to fra hinanden vendte, røde Koste paa NE-Siden af Banken i c. 23 m Vand paa 59° 39' 27" N. 24° 53' 04" E. b) En rød Spirtønde med en opadvendt, rød Kost paa SE-Enden af Banken i 20 m Vand paa 59° 38' 54" N. 24° 53' 20" E. c) En sort-hvid Spirtønde med to mod hinanden vendte, sorte Koste W. for Banken i c. 27 m Vand paa 59° 39' 08" N. 24° 52' 01" E.

Den røde Spirtønde med opadvendt Kost paa SE-Enden af Banken paa 59° 38' 56" N. 24° 52' 53" E. er inddraget, og den hvide Spirtønde med en nedadvendt, sort Kost paa 59° 39' 30" N. 24° 51' 55" E. ligger paa sin midlertidige Plads (jfr. „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/2139. 1912.)

4) Ved *Revet fra Øen St. Vrangø*: a, b og c) Paa W-Siden af *Revet tre sort-hvide Spirtønder* med to mod hinanden vendte, sorte Koste i 23, c. 16 og c. 21 m Vand paa henholdsvis 59° 39' 00" N. 24° 56' 16" E., 59° 38' 10" N. 24° 55' 45" E. og 59° 36' 39" N. 24° 57' 15" E.

d) Paa S-Siden af *Revet en rød Spirtønde* med en opadvendt, rød Kost i 20 m Vand paa 59° 35' 43" N. 24° 59' 06" E.

Den hvide Spirtønde N. for *Revet* ligger paa sin hidtidige Plads.

5) Ved *Langkær Rev* en hvid Spirtønde med en sort, nedadvendt Kost i c. 20 m Vand paa 59° 33' 54" N. 24° 50' 36" E. Positionerne svarer til *danske Kort*, naar der lægges 1' 12" til *Lgd.*, svarer de til *russiske Kort*.

(Kort Nr. 155.)

1074. Rusland. Moonsund. Sømærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1440. Berlin 1913.)

Ved *Revene E.* for *Øen Harilaid (Gresera)* og W. for *Øen Worms* er følgende Sømærker udlagt:

1) En hvid Spirtønde med en nedadvendt, sort Kost i c. 11 m Vand paa 59° 00' 50" N. 23° 03' 53" E.

2) En hvid-rød Spirtønde med to fra hinanden vendte, røde Koste i c. 11 m Vand paa 59° 00' 19" N. 23° 04' 51" E.

3) En hvid-rød Spirtønde med to fra hinanden vendte, røde Koste i 9¾ m Vand paa 58° 59' 22" N. 23° 05' 39" E.

4) En sort-hvid Spirtønde med to mod hinanden vendte, sorte Koste i c. 10 m Vand paa 58° 59' 56" N. 23° 06' 56" E.

(Kort Nr. 205.)

1075. Tyskland. Jasmund Fyrskib midlertidig inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1503. Berlin 1913.)

Jasmund Fyrskib er nu inddraget for c. 14 Dage. 54° 36' N. 13° 41¾' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/974. København 1913.)

1076. Tyskland. Plantagenet Grund. Sømærker udlagt til Opmaalingsbrug.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1434. Berlin 1913.)

E. og S. for *Plantagenet Grund* er der midlertidig udlagt nogle Spirtønder med Flag. De er uden Betydning for Skibsfarten. *Plantagenet Grund*: 54° 39' N. 12° 47' E.

1107. Mexico. Veracruz. Pájaros Rev. Fyrbaad inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 809. London 1913.)

Den hvide Fyrbaad, som til Forsøg var udlagt ved NW-Enden af *Pájaros Rev*, er inddraget. c. 19° 11½' N. 96° 05¾' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/380. København 1913.)

1108. Dansk Vestindien. St. Croix NW.-Pynt. Hams-Bluff. Fyr tændes.

Den 15de Juli 1913 tændes *Hams-Bluff* hvide Lyntyr, der viser To-Lyn hver 20 s., Lyn c. 1/3 s., Mørke c. 4²/3 s., Lyn c. 1/3 s., Mørke c. 14²/3 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 53' til 265', dog skuldes det i større og mindre Afstand fra Land imellem Pejlingerne 53' og 62'. *Flammens Højde*: 120 m. Synsvide: 25 Sm. 8 m højt, rundt, hvidt Taarn. Linseapparat af 4de Orden. c. 17° 46½' N. 64° 52½' W. ihg. *amerikanske Kort* Nr. 1423.) og c. 17° 46¼' N. 64° 52¼' W. (ihg. *engelsk Kort* Nr. 485.)

(Fyr-Fort., Nr. 651.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1714. pkt. 12. København 1912.)

1109. Curaçao. Belysning forandret.

(„Bericht aan Zeeveranden“ Nr. 127/1194. s-Gravenhage 1913.)

1) Ved Indløbet til *St. Annabai, Curaçao*, er tændt et rødt, fast Fyr paa W-Siden og et grønt, fast Fyr paa E-Siden. Synsvide: c. 4 Sm. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 s., er udlagt ud for *Havneumindningen*. 12° 06½' N. 68° 56½' W.

2) I Midten af Juli d. A. ombyttes *Klein-Curaçao* Fyr med et hvidt, fast Hjælpefyr. Synsvide: 5 Sm. 11° 59' 3/5 N. 68° 39' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/871. København 1913.)

1110. Brasilien. Kap Frio N. Laginha Pynt. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1489. Berlin 1913.)

Paa *Laginha* Pynt ved *Barra de Cabo Frio* er foreløbig tændt et rødt, fast Fyr. *Flammens Højde*: 49 m. Synsvide: 6 Sm. Fyrets endelige Karakter vil blive nærmere bekendtgjort. 22° 53' 48" S. 42° 00' 20" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1111. Spanien. Adra. Bølgebryder opføres.**

(„Aviso a los Navegantes“ Nr. 120/561. Madrid 1913.)

Ved *Adra* opføres en W-lig Bølgebryder. Den er nu c. 120 m lang. 36° 45' N. 3° 02' W.

1112. Frankrig. Marseille. Miet. Oplysning om Sømærke.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 265/1652. Paris 1913.)

Sømærket ved *Miet* Skær mellem *Øerne Javae* og *Calseraigne* vil ikke mere blive udlagt. 43° 11' 33" N. 5° 22' 33" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/357. København 1910.)

1113. Sardinien N.-Kyst. Maddalena. Sømærke ombyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1464. Berlin 1913.)

Den almindelige Tønde, som læa ved *Corsara* Grund ved *Øen Spargi* i *Maddalena* Bugt, er ombyttet med en rød Spidstønde med Kægle. c. 41° 13½' N. 9° 20' E.

1114. Italien W.-Kyst. Spezia Bugt. Indløb atter aabent.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 149/371. Genova 1913.)

Løbet mellem *Santa Teresa* Pynt og Bølgebryderens E-lige Hoved er atter aabent for Traadkilen. *Santa Teresa* Pynt Fyr: 44° 05' N. 9° 53' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1009. København 1913.)

4) En sort Ballon over de under 1, 2 og 3 nævnte Signaler betyder, at Skibe med det tilsvarende Dybgaende kan passere Barren ved Bugserhjælp.

5) En sort Ballon betyder, at Barren ikke kan passeres, eller at den er midlertidig spærret.

41° 09 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 38 $\frac{1}{2}$ ' W.

1101. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Port Chester. Sømærker udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1717. Washington 1913.)

1) *Great Captain Rocks* Spirønde 2 er udlagt i c. 2,3 m Vand 246° (misv. W. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Jones Rocks* Fyr og 114° (misv. SE. $\frac{7}{8}$ E.) fra *Port Chester* Fyr.

2) *Port Chester Channel* Spirønde 4 er udlagt i c. 1,8 m Vand 277 $\frac{1}{4}$ ° (misv. W. t. N. $\frac{5}{8}$ N.) fra *Great Captain Island* Fyr og 162° (misv. S. $\frac{5}{8}$ E.) fra *Port Chester Channel* Fyr.

Great Captain Island Fyr: 40° 59' N. 73° 37 $\frac{1}{2}$ ' W.

1102. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Rehoboth Bugt. Rehoboth Kanal. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1719. Washington 1913.)

Fra en Fyrtårn, som staar i *Rehoboth* Kanal ud for E.-Molen tæt ved dennes Yderende, vises et hvidt, fast Fyr, 186 $\frac{1}{4}$ ° (misv. S. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Kap Henlopen* Fyr og 247° (misv. W. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Rehoboth Beach* Rednings-Station. 38° 41' 11" N. 75° 05' 46" W.

1103. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Kap Henlopen. Radio-telegraf-Station nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1720. Washington 1913.)

Kap Henlopen Radiotelegraf-Station er nedlagt. *Kap Henlopen*: 38° 46 $\frac{3}{4}$ ' N. 75° 05' W.

1104. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Ledefyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1729. Washington 1913.)

1) *Lower Swash Channel* Bagfyr viser nu rødt Lys i Pejlinger fra 123° til 153°.

2) *Snow Marsh Channel* Bagfyr viser nu rødt Lys i Pejlinger fra 79° til 109°.

3) *Upper Midnight Channel* Forfyr viser nu rødt Lys i Pejlinger fra 68° til 98°.

4) *Lower Midnight Channel* Bagfyr viser nu rødt Lys i Pejlinger fra 75° til 105° c. 33° 55' N. 77° 56' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/ $\frac{1}{2}$ 614. København 1912.)

1105. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Cumming Point Ledefyr nedlægges.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1730. Washington 1913.)

Omtrent den 5te September 1913 nedlægges *Cumming Point* Ledefyr. c. 32° 43 $\frac{1}{2}$ ' N. 79° 54' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1106. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. George Sund. Afmærkning og Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 23/1734. Washington 1913.)

1) *St. George Sound* *Turn* ubevogtede, røde, faste Fyr er tændt. Det vises fra en Baake i c. 3,2 m Vand i W.-Enden af Sundet, 222° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Crooked River* Bagfyr og 3° (misv. N.) fra *Shell Point*. 29° 43' 32" N. 84° 48' 25" W.

2) *Six-Foot Spot* Fyr er nedlagt, Baaken bliver staaende.

3) Følgende Tønder er inddraget: a) *Mud Island Flats* Stumpønde 7. b) *Først Mid-Channel* lodret stribede Spidstønde. c) *Second Mid-Channel* lodret stribede Stumpønde.

1077. Tyskland. Wustrow Fløjtetønde drevet fra Plads.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1504. Berlin 1913.)

Fløjtetønden ved *Wustrow* er drevet 0,8 Sm i Retning 54° (misv. NE. t. E. $\frac{5}{8}$ E.) Den vil formentlig blive flyttet tilbage til sin tidligere Plads. Den ligger nu paa c. 54° 22' $\frac{5}{8}$ N. 12° 20' $\frac{9}{8}$ E.

(Kort Nr. 189, 157, 160 og 235).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/ $\frac{1}{2}$ 63. København 1913.)

1078. Tyskland. Flensborg Fjord. Brogrund. Vrag.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er der paa den S.-lige Del af *Brogrund* sunket et Skib, som har været benyttet som Maal under Skydning. Vraget vil blive belyst. *Brogrund*: 54° 49' N. 10° 03' E.

1079. Tyskland. Flensborg Fjord. Kalkgrund Fyrskib ombytttes midlertidig.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 24/1441. Berlin 1913.)

Kalkgrund Fyrskib vil antagelig i Slutningen af Juni d. A. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr og giver samme Taagesignaler som *Kalkgrund* Fyrskib. 54° 50' N. 9° 53 $\frac{1}{4}$ ' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1080. Danmark. Sundet. Køge-Bugt. Avedøre. Skydning.

Fra en Skydeplads ved *Avedøre* vil der fremtidig blive skudt med Gevær ud over Søen. Under Skydningen er det forbudt at komme inden for 2,16 Sm fra *Avedøre-Holme*. Skydningen vil finde Sted i Juni, Juli og August som Regel hver Søndag fra Kl. 6—11 Fm. og fra Kl. 2—7 Em., samt enkelte Dage i Marts og September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em.

Saalænge Skydningen varer, er der hejst en Ballon paa en Mast ved NW.-Enden af Skydebanerne.

I 1913 begynder Skydningen tidligst i Slutningen af Juli.

Avedøre-Holme: 55° 36 $\frac{3}{4}$ ' N. 12° 29' E.

1081. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Ærøskjøbing. Forbud.

Ingen Fartøjer maa ligge opankret paa *Ærøskjøbing* Red, saaledes at de kommer til at ligge mellem Limierne fra W.-lige Havnehooved N. i til *Bjergø* eller fra E.-lige Havnehooved NE. $\frac{1}{2}$ E. til *Dejre*. 54° 53 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 25' E.

(Danske Lods, Side 600.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1082. Danmark. Isefjord. Inder-Bredning, Udlægning af Flaader.

Fra c. 1ste Juli d. A. og i c. 2 Maaneder vil der i *Inder-Bredning* — foruden Flaader inden for og i Nærheden af Søminstationens afmærkede Territorium — kunne være udlagt Flaader til Brug ved Torpedoskydning i en Linie mellem Søminstationens Brohooved og lidt Øst om Risprukken paa *Hønseltønden* i en Afstand fra Brohoovedet af 3000, 4000, 5000 og 6000 m.

Der vil som Regel ikke være nogen Lanterne paa Flaaderne om Natten.

Hønseltønden: 55° 46' N. 11° 46' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

1083. Danmark. Nyminde-Gab. Fyr nedlægges.

Den 1ste Oktober 1913 nedlægges *Nyminde-Gab* hvide, faste Ledefyr, og Fyrbaaerne borttages. 55° 48' (20") N. 8° 10' (45") E.

(Kort Nr. 180 og 255. Danske Lods, Side 105. Fyr-Fort. Nr. 36.)

1084. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Nyt Havneindløb.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1538. Berlin 1913.)
Det gamle Havneindløb ved *Cuxhaven* er lukket. Indløbet er betegnet ved en paa Spidsen stillet Firkant eller ved et rødt Lys, vist 1,5 m over et grønt Lys.

Et nyt Indløb er midlertidig aabnet. Det har c. 75 m Bundbredde og er 5 m dybt ved Middellavvande. W.—S-Siden begrænses af det E.-lige Havnehoveds E.-Hjørne, fra hvilket der vises et grønt Lys.

E.—S-Siden begrænses af 2 Pælegrupper, hvorfra der vises et rødt Flag eller en rød Lanterne.

Det ny Indløb skal benyttes med største Forsigtighed. Større Skibe bør kun passere ved stille Vande og med Assistance af Bugserbaad. c. 53° 52' 2 N. 8° 43' 2 E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/988. København 1913.)

1085. England. South East Cockerle. Sømærke flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 827. London 1913.)

South East Cockerle sorte Spidstønde er flyttet 0,22 Sm i Retning 345° (mislv. N. 1/8 W.), da Dybden mellem NE.- og SE.-Tønderne aftager. Den ligger nu i 9,1 m Vand paa 52° 41' 25" N. 1° 45' 30" E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1086. Frankrig. Boulogne. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 826. London 1913.)

I det N.-lige Indløb til *Boulogne*, fra Hovedet af den N.-lige Bølgebrøder indtil Bredeparallellen gennem Fort *Croix*, er Dybden c. 1,2 m mindre end vist i de engelske Kort Nr. 438, 2148 og 1895. c. 50° 44 1/2' N. 1° 34 3/4' E.

1087. Frankrig. Somme Bugt. Tønde Beliggenhed.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 260/1611. Paris 1913.)

Banc de Somme grønne Spidstønde ligger c. 1100 m 331° (mislv. N. t. W. 1/4 W.) fra *Capeau* Fyr. 50° 12' 17" N. 1° 30' 15" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/910. København 1913.)

1088. England. Royal Sovereign Shoals. Magnetiske Forstyrrelser.

(„Notice to Mariners“ Nr. 779. London 1913.)

Ved Passage over Vraget af Damperen *Oceana* er der iagttaget magnetiske Forstyrrelser, som sikkert maa skyldes Virkninger af Vragets Jerndele. Vragets Beliggenhed er tydeligt markeret af Strømnavrivler. 50° 42 1/2' N. 0° 26' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/2596. København 1912.)

1089. England. Eddystone Fyr. Nødsignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 819. London 1913.)

Fra *Eddystone* Fyr gives nu Nødsignal med to Knaldraketter. 50° 11' N. 4° 16' W.

1090. England. Milford-haven. Vragtønde inddraget.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 130/1222. s.-dravenhage 1913.)

Den grønne Vragtønde paa 51° 42' N. 5° 06' 22 W. er inddraget. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/189. København 1913.)

1091. England. Morecambe Bugt. Haws Point Fyr flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 799. London 1913.)

Haws Point ubevogtede, røde, faste Fyr staaar 512 m 71° (mislv. E. 1/8 N.) fra *Walney* Fyr. 54° 03' N. 3° 10 1/4' W.

1092. Skotland. Kyle Rhea. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 798. London 1913.)

Vraget af Damperen *Deerpark* ligger c. 560 m 85° (mislv. E. t. S. 1/4 S.) fra *West Kerry House*. Fra Stormasten vises de sædvanlige Lanterner for Vrag. 57° 13' 33" N. 5° 39' 15" W.

1093. Irland NW.-Kyst. Inishirrer Island. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 781. London 1913.)

Paa NW.-Enden af Øen, 0,22 Sm 289° (mislv. NW. 1/2 W.) fra den 21,6 m (71 feet) trigonometriske Station er tændt et hvidt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 83° til 263°. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 5 Sm. Fyret er ubevogtet og upaalideligt. 55° 07 1/2' N. 8° 20 3/4' W.

1094. Irland NW.-Kyst. Mullaghderg Head. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 782. London 1913.)

Et hvidt Fyr med En-Fornørkelser hver 1 s. er tændt 0,54 Sm 347° (mislv. N. 3/4 E.) fra *Mullaghderg* Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 128° til 167°. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 9 Sm. Fyret er ubevogtet og upaalideligt. 55° 02 1/2' N. 8° 23 3/4' W.

1095. Irland S.-Kyst. Tuskar Rock SW. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 841. London 1913.)

Vraget af Skonnerten *Topic* ligger i c. 49 m Vand og har Masterne over Vandet. Vraget vil blive afmærket. Omtrentlig Plads: 52° 08 3/4' N. 6° 16 1/2' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1096. Frankrig. Brest. La Penfeld. Tønde udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 262/1627. Paris 1913.)

En sort Tønde er udlagt 125 m fra den sorte Tønde, som ligger 170 m fra *Penfeld* Fyr. Man maa ikke passere mellem Tønderne og Slottet. Fyret: 48° 23' N. 4° 30' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/3027. København 1912.)

1097. Frankrig. Gironde. Passe interieure du Médoc. Tønder inddraget.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 260/1612. Paris 1913.)

Følgende Tønder, der var udlagt i Nærheden af *Chambrette* Punt er inddraget: 1) Den hvide Lystønde, der viste grønt, fast Lys. 45° 33' 13" N. 1° 02' 25" W. 2) Den hvide, cylindriske Tønde. 45° 33' 04" N. 1° 02' 07" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2731. København 1912.)

1098. Frankrig. Gironde. Banc des Marguerites. Lystønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 252/1547. Paris 1913.)

Paa Grund af Forandringer i Farvandet er *Banc des Marguerites* sorte Lystønde Nr. 15 flyttet c. 1300 m NW. efter og ligger nu paa 45° 33' 08" N. 1° 01' 28" W.

1099. Spanien N.-Kyst. Lequeitio. Oplysning om Fyr.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 120/552. Madrid 1913.)

Ved *Lequeitio* Havn brænder følgende Fyr: 1) Paa Bølgebrøderens N.-lige Hoved et grønt, fast Fyr. 2) Paa Molens S.-lige Hoved et hvidt, fast Fyr. Havnen: 43° 22' N. 2° 30' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1608. København 1909.)

1100. Portugal. Duoro Munding. Signaler for Passage af Barren.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 7/15. Lisboa 1913.)

Følgende Signaler gives nu for Vandstanden paa Barren:

1) En hvid Vimpel over et rødt Flag betyder, at Skibe med indtil 4,5₈ m Dyb-gaende kan passere Barren.

2) En hvid Vimpel under et rødt Flag betyder, at Skibe med indtil 4,8₉ m Dyb-gaende kan passere Barren.

3) En hvid Vimpel betyder, at Skibe med indtil 5,1₉ m Dybgaende kan passere Barren.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1123. Tyskland. Radio-Telegraf-Stationer forandret Kaldesignal.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1553, Berlin 1913.)

Fra den 1ste Juli 1913 har de tyske Radiotelegraf-Stationer følgende Kalde-signaler:

L.-Nr.	Radiotelegraf-Station	Nyt Kalde-signal	(Omtr. Br.	(Omtr. Lgd.
1.	Danzig	K A Z	54° 21' N.	18° 39' E.
2.	Swinemünde	K A W	53° 54' —	14° 15' —
3.	Sassnitz	K C V	54° 31' —	13° 38' —
4.	Adler-Grund Fyrskib	K A G	54° 50' —	14° 22' —
5.	Amrumbank Fyrskib	K A F	54° 33' —	7° 53' —
6.	Eider Fyrskib	K A J	54° 16' —	8° 18' —
7.	Eider Lodsgalliot	K C L	54° 14' —	8° 37' —
8.	Helgoland	K A H	54° 11' —	7° 53' —
9.	Elbe I Fyrskib	K B F	54° 00' —	8° 15' —
10.	Weser Fyrskib	K C W	53° 54' —	7° 50' —
11.	Aussenjade Fyrskib	K A U	53° 52' —	7° 57' —
12.	Norddeich	K A V	53° 36' —	7° 08' —
13.	Borkumriff Fyrskib	K B R	53° 46' —	6° 04' —
14.	Duala, Kamerun	K B U	4° 03' —	9° 41' —
15.	Swakopmund	K A K	22° 41' S.	14° 31' —
16.	Lüderitzbucht	K C U	26° 39' —	15° 10' —

Ved Tidssignalet fra Norddeich benyttes det ny Kaldesignal fra den 1ste Juli 1913 Kl. 1 Em.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

R	1407	England: Scotland, east coast. — St. Abbs head to Aberdeen.
R	2148	France, north coast. — Cayeux to Boulogne.
R	1228	Africa, west coast. — Cape Spartel to Cape Ghir.
R	841	Bay of Bengal, Nicobar Islands. — Nancowry harbour.
R	1651	North America, east coast — Nova Scotia, Prince Edward I. and part of New Brunswick.

Forenede Stater i Nord-Amerika:

N	2667	West Indies. — South Coast of Cuba. Port Baitiqueri; Port Hatibonico.
†	377 a	West Indies. — Ports and anchorages at the Eastern end of Cuba. (Plan, Port Baitiqueri, cancelled.)

Frankrig:

R	3033	De Lorient à la Gironde.
R	3648	Port de Boulogne.
R	4882	Abords de Saint-Nazaire.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassea Skræderi og Hørreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassea Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

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. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København. Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kristianagade 1^a. Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holberggade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i København: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1180. Telegram-Adr.: „Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen, Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi, Danmarksgade 80, Frederikshavn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Søgerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith,

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 748. Sumatra, West Coast. Batu islands—Existence of shoals westward of. (a) Position. Lat. $0^{\circ} 02\frac{1}{2}'$ S., long. $98^{\circ} 09\frac{1}{2}'$ E. Depth. Less than 6 feet. (b) Position. South of Simu. Lat. $0^{\circ} 08' S.$, long. $97^{\circ} 52\frac{1}{4}' E.$ Description. A dangerous reef extending from the southern shore of Simu to the position given above. (Notice No. 748 of 1913, dated 9th June.)

Chart affected. No. 2760, Acheh head to Chingkok bay. Publication. — China Sea Directory, Vol. I., 1906, pages 373, 374

No. 772. Eastern Archipelago—Sumatra. Zutphen islands—Existence of rock. Position. At a distance of 4 cables, 194° (S. 14° W. Mag.), from Gosong Panalang. Lat. $5^{\circ} 32' S.$, long. $105^{\circ} 45\frac{1}{2}' E.$ Details. A drying rock. Remarks. The 5-fathom line to the southward of Katilla should be altered to a danger line on the charts, owing to the numerous rocks which lie between it and the shore. Variation. Nil. (Notice No. 772 of 1913, dated 13th June.)

Charts affected. No. 3611, Zutphen islands, plan. No. 2056, Sunda strait and approaches. Publications. China Sea Directory, Vol. I., 1906, pages 434, 435. Eastern Archipelago, Part II. 1904, page 54.

No. 774. Red Sea—Approaches to Jidda. Middle Gateway—Buoy established. Position. On the north-western side of Brig el Felahiyat (Ulysses shoal), at a distance of $1\frac{1}{10}$ cables, 116° (S. 63° E. Mag.), from the Red beacon on the reef on northern side of Middle Gateway. Lat. $21^{\circ} 28' N.$, long. $39^{\circ} 9\frac{1}{4}' E.$ Description. A red conical buoy. Variation. 1° W. (Notice No. 774 of 1913, dated 12th June.)

Chart affected. No. 2599, Jidda. Publication. Red Sea Pilot, 1909, pages 323, 327, Supplement 1912.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,
Frøderiksbørggade 13, I. Sal. København B.
Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen
paateger sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formuansliggønder.
Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Heden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensfjæns Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindslev, Vestergade, **Aalborg.**

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf.
2159 2159

Havnegade 28, Aarhus

Al Slags

Proviant og Skibsrekvisitter

Billigste Priser Reel Betjening.

Slakterforeningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis a vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatesser til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

CHRISTIAN THEIL

Mindegade 1, Aarhus,
anbefaler alle Sorter Skibs-
brød af prima Kvalitet.
Bedste Brød. Største Rabat

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf.
2014 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

K. Hansen Østervig,

Skibsprovianteringshandel.

Alle Slags Proviant samt Skibsinventarium
LØGSTØR

Tlf. 78. Telegr.-Adr.: „Østervig“.

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de
Septbr. 1913.

Hver Aften:

Store koncerter i koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncerter. — Operetter,
Vaudeville, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsiroren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod-) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</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>Jærnbansspor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litsen penge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbansspor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lods penge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug, 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbansspor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagt Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</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 Skibshyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansspor 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 Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetende.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Ør. pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen , ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen , 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over tørreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaaet og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: Forhver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genindføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7.0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalsplads 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 Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløber for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling, Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørødde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen 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, Kølhalsplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufordeden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejele.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørger af Lædnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.
Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Linter. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Søslib. Mindre Skrueslip. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

Ingen Vidvarende. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ogsaa Modeller er til Eftersyn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Juni 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		111 ⁹ / ₄	112
Danmark	110 ⁹ / ₄ -111	110 ⁹ / ₄	111
Norden	117 ¹ / ₄	117	117 ¹ / ₄
Gorm		—	—
Carl	117 - ¹ / ₄	117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₄
Dannebrog	130 ¹ / ₂ -131 ¹ / ₄	131	131 ¹ / ₄
Skjold	104 - ¹ / ₄	104	104 ¹ / ₄
Urania	39 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂	40
Neptun	124 ⁹ / ₄ -125	124 ⁹ / ₄	125
Dampsk. af 1896	126 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	126	126 ¹ / ₄
Heimdal	126 ¹ / ₄ -127	126 ³ / ₄	127
Østasiatiske	126 ¹ / ₄	126	126 ¹ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	125 - ¹ / ₄	125	125 ¹ / ₄
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	79	78 ³ / ₄	79
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		82 ³ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	82 ¹ / ₂ - ³ / ₄	82 ¹ / ₂	82 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89	91
1 ¹ / ₂ % — — — 2. Serie.		93	95
4 % — — — 1.		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	88 ³ / ₄	88 ³ / ₄	88 ³ / ₄
4 % — — —		90 ¹ / ₄	92 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf.		90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		143 ¹ / ₄	144
Privatbank		103	103 ¹ / ₄
Landmandsbank	136 ¹ / ₂	136 ¹ / ₄	136 ³ / ₄
Handelsbank	141 - ¹ / ₄	141	141 ¹ / ₄
Grundejerbank	12 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂
Burm. & Wain	85 ¹ / ₂ - ³ / ₄	85 ¹ / ₂	85 ³ / ₄
Helsingers Jærnsk.		114 ¹ / ₂	116 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	215 ³ / ₄ -216 ¹ / ₄	216	216 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	211 ¹ / ₄ -212	211 ³ / ₄	212

Vekselkurser d. 25. Juni 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.25	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	75.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 24. Juni 1913.

Russiske Noter	211.35
4 % Russiske Consols	86.00
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5 % Mexikanske 1899	95.00
5 % Rumænske Stats	98.50
4 % — — 1890	93.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 248,000, „Danmark“ 108,000, „Norden“ 116,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 292,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 108,000, „Heimdal“ 72,000, „Gorm“ 48,000, „Neptun“ 112,000, „Dansk-russisk“ 160,000, „Østasiatisk“ 68,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl.tlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vollholm“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Røttasager (sp. Sæger).

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tlf. „Hansen“

Cronstadt
Tlf. „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutekär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsgenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentlin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG.

Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse.
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.646.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billige Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædnager.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid hødet og
billigt i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkrietensten.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampfbrøget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshof“

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskeibe:

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.
Carlheitermann, Kjøbenhavn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

**BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.**

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

**SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.**

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26. Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

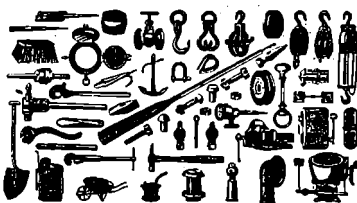
DET BEDSTE AF ALT!

En gros Handel og Export af

DÆKS- OG MASKINUDSTYR
af alle Slags.

Skriv efter illustrerede

Prislister.



Telegram-Adresse: „JUSTICE, CARDIFF“.
Code: ABC. 5te Utgave.

Fabrikanter af:

Træ- og Jernblokke, Rørlednings Spring Buffers, Couves' automatiske Bølgedæmper, Ventilatorer, Tanker etc. etc.

LOVERIDGE LTD, CARDIFF.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedet fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Juli 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlente
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Losseshjul 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:
 Indluvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 evropæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40, Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen

<p>Adr.: Toldbodvej 7, Mez. Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum Telefon 5601 • • Leverandør til Statsbanerne • •</p>
---	---	--

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

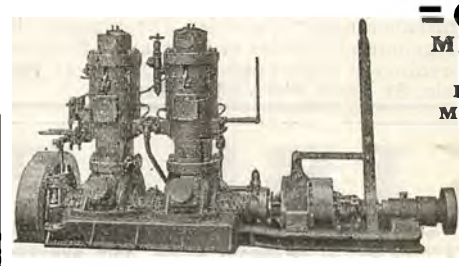
Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt.** **NIELS JENSEN**
 Vesterbrogade 25 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Toj. Hentes og bringes samme Dag

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING



**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**

**TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN**

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester **Nyhavn 37** Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbittelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662.

Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen
Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

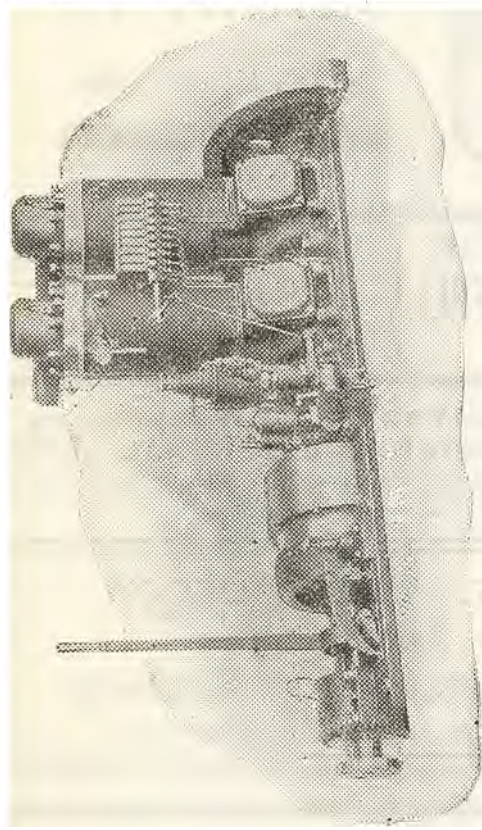
Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Officielle Bekendtgørelser.

Søkort-Arkivet.

Nye Udgaver er udkomne af Søkortene: Nr. 241, Lille Bælt; Nr. 255, Jyllands Vestkyst; Nr. 258, Isefjord; Nr. 260, Faxe Bugt, Island; af den danske Havnelods (2 Kr.) samt af Fortegnelse over Arkivets Forhandlingsartikler.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raollemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Driftsikker.*

Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10.000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 3333.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912.

(Fortsat.)

Bro- og Havneforhold.

Repræsentationen har overfor Ministeriet for Handel og Søfart fremsat Udtalelse angaaende Anlæg af ny Bro over Nyhavns-Bassin et fra Holbergsgade til Toldbodgade.

Et fornyet Andragende fra forskellige Skippere om en Nedsættelse af Bropenge-Agiften ved Krik i Limfjorden, har Repræsentationen ikke set sig i Stand til at anbefale.

Repræsentationen har overfor Ministeriet for Handel og Søfart anbefalet et Andragende fra A/S. »De forenede Bryggerier« om Udvidelse af Tuborg Havn mod Øst ud i Øresund, paa Grundlag af den ene af de fremsendte Planer, samt ligeledes, at der gives Skattefrihed i 20 Aar for det saaledes nydannede Areal.

I Anledning af Andragende fra Bestyrelsen for Nyord Havn om Statstilskud til Opmudring af Havnen har Repræsentationen — paa Grundlag af fremskaffede Oplysninger, samt det i Sagen foreliggende — anbefalet, at der i dette Tilfælde ydes det ansøgte Statstilskud.

Repræsentationen har overfor Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Udtalelse angaaende Forslag om Fastsættelse af ny Takster for Pakhusleje, Arbejdspenge m. m. i Frihavnen.

Eksamenslovene og Sønæringsloven.

Den betydningsfuldeste Begivenhed i Aarets Løb har været, at det af Ministeriet for Handel og Søfart under 2. Juni 1911 nedsatte Udvalg angaaende Revision af Eksamenslovene og Sønæringsloven i November 1912 har fremsat et Udkast til Love om Eksaminer for Skibsførere og Styrmand m. m. samt om Sønæringsloven m. m. med tilhørende Motiver og Bilag.

Dette Udkast er drøftet paa en Række Møder saavel i Repræsentationen som i dennes Forretningsudvalg, og der har gjort sig afvigende Meninger gældende; men ved Aftattelsen af denne Aarsberetning foreligger der endnu ingen Indstilling desangaaende til det paagældende Ministerium.

Der har for Repræsentationen til Erklæring foreligget nogle Andragender om at opnaa Dispensation fra Sønæringslovens Bestemmelser for Erhvervelse af Næringsbevis. Repræsentationen

har dog ikke i noget af disse Tilfælde kunnet anbefale at imødekomme de paagældende Andragender, idet der ikke har været særlige Aarsager, der har talt til Gunst for disse, og Repræsentationen har stadig den Opfattelse, at man i Almindelighed maa forlange, at en Mand, der søger Næringsbevis paa Søen, ogsaa opfylder Lovens Bestemmelser, navnlig med Hensyn til Fart og Alder, for at opnaa den paagældende Rettighed, naar der ikke foreligger særlig Anledning i modsat Retning.

Epidemi- og Karantænevæsen.

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den stadig finder Aarsag til at forsøge afsluttet Aftaler med Norge og England af tilsvarende Indhold som de med Sverrig og Tyskland afsluttede, angaaende Lempelser i Sundhedsforanstaltninger i Koleratilfælde, overfor visse Skibe i regelmæssig Persontrafik.

Der er til Oplysning for de interesserede Foreninger foretaget Uddrag af et af den franske Regering den 13. Januar 1912 udstedt Dekret om Forandringer i Reglerne for Udstedelsen, Viseringen og Nødvendigheden af Sundhedspas i franske Havne.

Dette Uddrag blev derefter offentliggjort til Underretning for de Søfarende

Danske Konsulater i Udlandet.

Til Ministeriet for Handel og Søfart er afgivet nedensaaende Erklæringer angaaende Spørgsmaal dels om Oprettelse eller Nedlæggelse, dels Besættelse af danske Konsulater i Udlandet.

Repræsentationen har udtalt, at den maa anse det for ønskeligt, at der etableres en konsulær Post i Miramichi Bay i Provinsen New Brunswick i Kanada.

Repræsentationen har udtalt, at den anbefaler Etableringen af et dansk Konsulat for Republikken Paraguay i Ascunzion.

Repræsentationen har udtalt, at den anbefaler Etableringen af en dansk konsulær Post i Kongostaten (belgisk Kongo).

Repræsentationen har udtalt, at den maa anse det for ønskeligt, at Posten som dansk Vicekonsul i St. John genbesættes.

Repræsentationen har udtalt, at der blandt de interesserede Foreninger næres Ønske om, at Posten som dansk Vicekonsul i Saint Valery-sur-Somme genbesættes.

Repræsentationen har udtalt, at den nærer Betænkelighed ved at tiltræde det fremsatte Forslag om Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Nederkalix og at den derfor maa anbefale Genbesættelse af den paagældende konsulære Post, hvilken Anmodning er imødekommet (se nedenfor).

Repræsentationen har endvidere afgivet Indstilling med Hensyn til Besættelsen af følgende Konsulater og Vicekonsulater:

Posten som Vicekonsul i Messina, Vicekonsul i Frederiksstad, Vicekonsul i Holmestrand, Vicekonsul i Norrköping, Vicekonsul i Harwich, Konsul i Riga Vicekonsul i Denia, Vicekonsul i Chatham N. B., Konsul i Johannesburg, Vicekonsul i Danzig, Vicekonsul i Portland, Konsul i Swansea, Vicekonsul i Glasgow, Vicekonsul i Charkow, Vicekonsul i Berdiansk, Vicekonsul i Umeå, Vicekonsul i Uleåborg, Vicekonsul i Skien, Konsul i Zürich, Vicekonsul i Nederkalix, Vicekonsul i Liège, Vicekonsul i Narvik og Vicekonsul i Leven og Methil.

Repræsentationen har endelig tiltraadt Forslag fra Udenrigsministeren angaaende Afgrænsning af de danske Konsulatdistrikter i Rusland og i Spanien samt taget til Efterretning den i Anledning af Genbesættelsen af Posten som Generalkonsul i Wien modtagne Meddelelse.

Af forskellige norske Erhvervsorganisationer har der været nedsat en Komité angaaende Norges Diplomati og Konsulatvæsen, hvilken har afgivet Betænkning, og paa det i Larvik afholdte 10. Generalmøde af den norske Handelsstands Fællesforening blev der vedtaget en Resolution angaaende Ansættelse af forretningskyndige Mænd i norske konsulære Poster.

Repræsentationen har i denne Anledning overfor Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den med Hensyn til valgte Konsuler for Danmark kan slutte sig til saavel den afgivne Betænkning som til den vedtagne Resolution, og at den derfor henleder Ministeriets Opmærksomhed paa Sagen.

Dyblastelinie.

Angaaende Tidspunkterne for Ikrafttræden af den i Rusland udstedte Lov angaaende Dyblastelinie og Bestemmelser til at hindre Skibes Overlastning og Usødygtighed, har Repræsentationen modtaget forskellige Meddelelser, som denne har ladet gaa videre til de interesserede Rederiorganisationer, ligesom Repræsentationen har anmodet Ministeriet for Handel og Søfart om at blive holdt à jour med Spørgsmalets videre Forløb.

Ifølge officiel Meddelelse er Ikrafttrædelsesterminen for Reglementet om Vinterdækslast forandret til den 1. November 1913.

Forskelligt.

(Erklæringer fra Repræsentationen).

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Søfart fremsat Udtalelse angaaende et af Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg udarbejdet Forslag til

nye Mæglerartikler, gældende udenfor København.

Repræsentationen har til samme Ministerium anbefalet et til Rigsdagen fra Bestyrelsen for Sømandshøjskolen i Svendborg indgivet Andragende om Forhøjelse af det Skolen tillagte Statstilskud, idet Repræsentationen til sin Anbefaling dog har bemærket, at »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har gjort det Standpunkt gældende, at man ved Vedtagelsen af Statstilskud til Højskolen i Svendborg ikke udelukker, at der ogsaa kan ydes Tilskud til lignende Skoler, der eventuelt maatte blive oprettede andre Steder i Landet, naar de iøvrigt har Betingelser for Trivsel.

Repræsentationen har til samme Ministerium ligeledes anbefalet et Andragende fra »Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« om Forhøjelse af det Foreningen hidtil ydede aarlige Statstilskud.

Repræsentationen har overfor samme Ministerium tiltraadt et af Justitsministeriet udarbejdet Udkast til det i Lov af 13. Maj 1911 ommeldte Regulativ, vedrørende bl. a. Transport af Kød og Kødvarer.

Repræsentationen har til samme Ministerium anbefalet, at der etableres en Ordning, hvorefter der vil kunne udveksles Telegrampostanvisninger mellem Danmark paa den ene Side og De forenede Stater og Canada paa den anden Side.

Repræsentationen har overfor samme Ministerium i det væsentlige sluttet sig til et af Maskininspektør G. de la Laing udarbejdet Udkast til Regler for Rapportføring for Maskinmestre i Handelsflaaden.

Repræsentationen har overfor samme Ministerium med supplerende Henstillinger, som gaa ud paa, at Rettelserne til Kortene kun trykkes paa Papirets ene Side, saaledes at de kan paaklæbes Kortene, samt paa, at der drages Om-sorg for, at Kompasroserne ikke er for utydelige, tiltraadt et af Direktøren for Søkortarkivet fremsendt Forslag om i nautiske Publikationer at indføre retvisende Retninger, søgende fra N. om ad Ø., S. og V. med en Gradinddeling af 360°, dog saaledes, at man, som af Marineministeriet foreslaaet, i Søkort tillige bibeholder de misvisende Kompasser med Angivelse af Grader fra 0°—90° og Streginddeling.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 3. Juli 1913.

Den danske Havnelods, udgivet af det kongelige Søkort-Arkiv er nu udkommet i syvende Udgave, sluttet den 15. Juni d. A. Bogen er baseret paa de nyeste Oplysninger og omhandler enhver Havn af nogen Betydning i Danmark. Den bringer ligesom de tidligere Udgaver tydelige Planer af samtlige Havne og Anløbsbroer og detaljerede Oplysninger om disse. Oplysningerne omfatter alt, hvad der er af Betydning for Sejladsen paa Havnen samt Losse- og Lade-foranstaltninger, Forsyninger m. m. Da enhver Forandring i Havne- og Broforhold kommer til Søkort-Arkivets Underretning ad officiel Vej, er de givne Oplysninger de paalideligst mulige. Bogen fremkommer i fornyet Udgave c. hvert fjerde Aar. Enhver bør derfor anskaffe den nyeste Udgave, da Havnene saa godt som alle undergaar væsentlige Forandringer i dette Tidsrum. Særlig er Bogen uundværlig for Smaaskibsfarten og Lystsejlere. Prisen er særdeles moderat, nemlig 2 Kr.

Ingeniør Vogts Pendulpropeller. Prins Valdemar og Prins Georg af Grækenland har den 25. Juni foretaget en Udflugt med Skonnerten »Hvalen«, i hvilken Ingeniør Vogts Pendulpropellere er installeret. Skonnerten manøvreredes af Premierløjtnant Ewald og udstviste en fortrinlig Manøvrevevne. Demonstrationen overværedes af Etatsraad N. Andersen, Kommandør Evers, Kaptajn Amstrup, Professor Hansen, Ingeniørkaptajn Petersen og Overretsfører Steen-Møller.

Storbritanniens største Rederier. De store Nyanskaffelser, som saa betydeligt har forøget Verdenstonnagen i 1912, falder for en meget væsentlig Del paa de britiske Rederier og har da som en naturlig Følge bevirket en Del Forandring i disse Rederiers indbyrdes Rækkefølge.

I Spidsen kommer som før de store Ellerman Linier med 127 Skibe og 563,100 Brutto Reg.-Tons, derefter følger British India Company med 122 Skibe og 553,400 Brutto Reg.-Tons. Paa den tredje Plads befandt sig tidligere White Star Linien, men denne har i 1912 maattet vige Pladsen for P. & O. Company, hvis samlede Tonnage er gaaet op med 51,000 Tons til 539,000 Tons. Derefter følger nu White Star Linien med 491,200 Tons, Alfred Holt & Co. med 481,500 Tons, Furness Linien med 332,400 Tons og Elder-Dempster & Co. med 328,400 Tons. Cunard Linien følger som Nummer tolv i Rækken med 258,500 Tons og Allan Linien som Nummer nitten med 200,400 Tons.

(»Norg. Hand. og Sjøfartstid.«).

Dampskibsselskabet Vesterhavet. Esbjerg, den 28. Juni. Paa et i Dag i Dampskibsselskabet Vesterhavet i Esbjerg afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget, efter at den korresponderende Reder, Konsul Lauritzen havde oplyst, at Selskabet i den forløbne Del af indeværende Aar havde indlænt fuldt saa meget som i den tilsvarende Del af 1912, og da Udsigterne for Resten af Aaret tegnede fortrinligt for Selskabet, at foreslaa Generalforsamlingen at uddele i Friaktier et lige saa stort Beløb som Aktiekapitalen nemlig 1 Million Kr. med Ret til Udbytte for Aaret 1913, hvorefter Aktiekapitalen vil andrage 2 Millioner Kr. og Reservefonden $\frac{1}{2}$ Million Kroner.

(»Ritz. Bur.«)

Nordisk Skibsrederforening«. Kristiania, den 29. Juni. Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling, som i Gaar afholdtes paa Finse Hotel (Bergensbanen) under Ledelse af Formanden Otto Thoresen, vedtog enstemmigt følgende Resolution: Generalforsamlingen udtaler, at den anser Retten til at opbringe fjendtlige Undersaalters Ejendom til Søs som en forældet Levning fra svundne Tiders Barbari i Strid med Civilisation og vor Tids Udvikling af Samfærdslen til Søs. Videre udtaler Forsamlingen, at af Hensyn til det internationale Handelssamkvem paa Søen bør alene Genstande og Varer, der direkte kan benyttes til Krigsøjemed, altsaa navnlig Vaaben og Ammunition, anses som Krigskontrebande.

Bestyrelsen anmodes derfor om overfor de skandinaviske Landes Regeringer at fremhæve Nødvendigheden af, at disse Reformers fremmes hurtigst muligt ad traktatmæssig Vej. (»Ritz. Bur.«)

Kronprins Frederiks Fond. Denne Institution, som ogsaa har stor Interesse for Sømandsstanden, har udsendt Beretning for Aaret 1912. Det fremgaar heraf, at Fondens Kapitalformue i det forløbne Aar er forøget med c. 14,000 Kr., og med Reservefonden og et særlig Legats Formue udgør den nu over 400,000 Kr. Desuden er der skænket Fonden en Del Legater, hvoraf dog først Renterne kommer Fonden til Gode efter de nuværende Legatydernes Død.

Af Fondens 1ste Afdeling, der giver Understøttelser til Redningsmænds Efterladte og invalide Redningsmænd, er understøttet 36 Personer med tilsammen 4,330 Kr., og af 2den Afdeling, der yder Understøttelser til Efterladte efter Sømand og Fiskere, der er omkommen under Udøvelsen af deres Kald, samt til Sømand og Fiskere, der herved er bleven lemlæstede, er understøttet 81 Personer med et samlet Beløb af 2,845 Kroner.

Med Beretningen følger ogsaa Regnskab over Harboørefonden, der administreres af Kronprins Frederiks Fond. Medens denne sidste stadig gaar fremad i Kapitalformue, gaar Harboørefonden stadig tilbage, og i sidste Aar har Tilbagegangen være c. 4,000 Kr., og Fondens Formue er nu c. 112,500 Kr. Der er udbetalt i faste Understøttelser til Efterladte efter de ved Ulykken den 21. November 1893 omkomne til 19 Personer 5,225 Kr., og i midlertidige Understøttelser er til 10 Personer uddelt 2,364 Kr. Til Istandsættelse af Enkernes Huse og Vedligeholdelse af Fællesgravene paa Harboøre Kirkegaard er anvendt 440 Kr.

Efter Kong Frederik den 8de's Død har Enkedronning Louise overtaget Protektoratet over de to velgørende Fond.

—h.

Panamakanalens Aabning. Efter hvad »Riget« meddeler, er det Mening, at Prins Valdemar skal overtage Kommandoen over »Valkyrien«, der skal repræsentere Danmark ved Panamakanalens Aabning, og efter Forlydende vil Kronprins Frederik gøre Rejsen med som Kadet.

Efterlysning. Sømand Martin Rasmussen, der er født i Vejle den 8. August 1890, og som i Efteraaret 1912 afmønstredes i Rio de Janeiro fra S/S. »Protector« af Porsgrund, og Sømand Paul Schrøder, der er født i Kjøbenhavn 1883, og som paa det nævnte Tidspunkt afmønstredes fra S/S. »Cambusdoon« af Kristiania, bedes henvende sig i Udenrigsministeriet forsynet med nødvendige Legitimationspapirer, da der til Ministeriet er indbetalt Kr. 37,20, som tilkommer førstnævnte, og Kr. 18,60, som tilkommer sidstnævnte Sømand.

Rouens Havn. Paris, 25. Juni. Deputeretkamret har i sit Møde i Eftermiddag vedtaget et Lovforslag om Forbedring og Udvidelse af Rouens Havn og Adgangen til den. Omkostningerne hertil anslaaes til 95 Mill. Frs. (»Ritz. Bur.«).

Skibsværft i Marstal. I længere Tid har Firmaet H. C. Christensen i Marstal i Følge »Æro Avis« paatænkt at anlægge et stort Jernskibsværft.

Tanken har nu faaet Form, og Planerne er indsendt til Ministeriet.

Efter Forlydende vil Værftet komme til at koste omkring 1½ Mill. Kr.

Havnearbejderstrejke i Leith. Leith, 27. Juni. Som Følge af en Havnearbejderstrejke er praktisk talt al Losning og Ladning af Skibene standset, og Jernbaneselskaberne har meddelt, at de ikke er ansvarlige for Forsinkelser ved Udleveringen eller Forsendelsen af Gods. Politistyrken er blevet forøget. (»Ritz. Bur.«).

Arbejde udenbords. Board of Trade har, i Følge »Shipp. Gaz.«, paa Grund af flere indtrufne Ulykker i den senere Tid paabudt, at Folk, som arbejder udenbords, skal forsynes med et Tov om Livet. Da Søfolk ofte undlader at benytte sig af denne Forsigtighedsregel, har Board of Trade til yderligere Sikkerhed paabudt, at der hænges Tov ned til Vandlinien fra hver Ende af Malerstillinger.

Konsulatvæsnet. Den 9. Juni er ulønnet dansk Konsul i Singapore Svend Gad efter Ansøgning blevet afskediget i Naade fra det af ham beklædte Embede.

20. Juni har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Trelleborg, E. G. G. Smith, Afsked fra nævnte Post.

29. April d. A. har Udenrigsministeriet ansat M. Hesselberg-Oppen af Larvik som ulønnet Vicekonsul sammesteds under Gesandtskabet i Kristiania.

Den 28. April har Udenrigsministeriet ansat G. Lawson af Methil som ulønnet Vicekonsul for Leven og Methil under Generalkonsulalet i Leith.

Den 5. Maj har Udenrigsministeriet ansat H. Ediger af Berdiansk som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det danske Konsulat i Rostoff v/Don.

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, som har Kirker og Læseværelser for Søfolk i London, Libau, Hull, Hamburg, Newcastle og New York, aabner nu et Læseværelse for Søfolk i Ghent i Belgien, hvor der i Aar er Verdensudstilling. Styrmand A. Hansen skal styre Læseværelset.

Der kommer hvert Aar over 300 skandinaviske Skibe til Ghent med henvend 6,000 Søfolk, hvoraf over Halvdelen er danske. Kassereren for Sømandsmissionen er Grosse- rer C. I. Adolph, Slotsholmsgade 16, Kjøbenhavn.

Observeret Vrag. En kærtret Skonnert, formentlig drivende, er den 1. ds. observeret 8 Sømil Vest for Lysegrunden. Vraget vil blive eftersøgt saa snart ske kan.

Vi henviser til omstaaende Annonce, fra Orlogsværftet, om Afholdelse af en Reservekadetskole ved Søværnet.

Faldet over Bord. Helsingør, den 2. Juli. Tremastet Skonnert »Stahl«, hjemmehørende i Windau, paa Rejse fra Finland til Kolding med Træ, er i Morges indbragt til Helsingør Havn af Bjergningsdamperen »Bien«, der havde truffet Skonnerten i Aftes mellem Sjællands Rev og Hesselø med Nødflag oppe. Kaptajnen, der had Grünwald, og Styrmanden var faldet over Bord og druknet. (»Ritz. Bur.«)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

afholdtes Lørdag den 28. Juni Kl. 12 i Nyborg. Der var mødt c. 40 dels Delegerede fra Kredsaafdelingerne, dels andre Medlemmer af Foreningen.

Formanden, Konsul C. P. Lund, Rønne, bød Forsamlingen velkommen.

Paa Formandens Forslag valgtes Sagfører Poulsen, Svendborg, til Dirigent.

Dirigenten takkede for Valget og for den Tillid, man havde vist ham ved første Gang, han deltog i et af Foreningens Møder, at vælge ham til Dirigent. Han udtalte sin sikre Forventning om, at Hvervet vilde blive ham let, og Haabet om, at Forhandlingerne vilde foregaa i en god Tone til Bedste for den Sag, hvorfor man mødtes.

Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var iøvlig indvarslet.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Regnskab og Aarsberetning fremlægges.

Sekretæren, Kaptajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 25 d. A. offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at de ved Revisionen af Regnskabet og Eftersynet af Kassebeholdningen havde fundet alt i Orden.

Der gaves enstemmig Decharge.

De derefter følgende Afsnit af Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 25) satte til Forhandling enkeltvis.

Angaaende Afsnittet Kaptajn Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab bemærkede

Sekretæren: Ogsaa det herhenhørende Regnskab er revideret af Revisorerne og ligger til Eftersyn.

Vedrørende Afsnittet Tilsynet med Skibe udtalte

Sekretæren: Foruden det i Aarsberetningen anførte er der jo kommet en Læmpelse under Lovens § 6, som angaar Skibe paa under 5 Tons. Noget nøjere om, hvilke Læmpelser der vil blive givet disse Skibe, ved jeg selvfølgelig ikke, men jeg maa gaa ud fra, at der vil blive gjort noget for dem.

Ved Afsnittet Russiske Lastebestemmelser bemærkede

Sekretæren: Jeg vil gerne hertil knytte en Bemærkning angaaende de tyske Lasteliniebestemmelser. Man var i sin Tid bange for, at Tyskland skulde indføre Lasteliniebestemmelser for Skibe og gøre dem gældende ogsaa overfor danske Skibe. Derved vilde Fordelene ved vore Dispensationsbestemmelser lide et Skaar. Skibe, der anløb tyske Havne, vilde da ikke kunne benytte sig af Dispensationen. Dette Spørgsmaal er blevet undersøgt gennem Ministerierne, og man har faaet Meddelelse om, at Tyskland ikke paa nærværende Tidspunkt, da man mener at staa overfor Fastsættelsen af internationale Bestemmelser angaaende Lastelinie, vil udstede Lasteliniebestemmelser for søgaaende Læglere og Skibe over 80 Tons i saakaldt indskrænket Farl. saa naar Tyskland bier med det, gælder vore Dispensationer ogsaa i tyske Havne.

Til Afsnittet International Søret bemærkede Sekretæren: Det i Aarsberetningen omtalte Ud-

vælg, som er nedsat af Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, har anmodet Sejlskibsrederiforeningens Bestyrelse om at udpege en Repræsentant til at forhandle med Udvalget. Der vil i den Anledning blive afholdt Møde i en nær Fremtid.

Vedrørende Afsnittet Sygekasselovens Revision udtalte

Formanden: Dette Spørgsmaal har flere Gange været for i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Det er desværre ikke gaaet ganske, som vi kunde ønske, skønt det jo i sig selv er saa klart, at de Syge bør behandles humanit. Vi har flere Gange henvendt os dels til Rigsdagsmænd, dels til Folk, der har Forbindelse med Søfart, for om muligt at faa det indrette saaledes, at syge Søfolk havde en Slags Forret med Hensyn til Hospitalsindlæggelse, saaledes at man, naar man f. Eks. kommer paa Reden og har en syg Mand om Bord, som man ønsker indlagt paa Hospital, kan være sikker paa, at han vil blive modtaget. Der er gaaet mange Aar, siden Sagen blev rejst. Man lovede, at naar Rigshospitalet blev bygget, skulde Forholdene blive ordnet tilfredsstillende, men nu er Rigshospitalet for længst færdigt, og desværre viser det sig undertiden, at der ikke er Plads. Det kan være meget vanskeligt for en Skibsfører, der kommer i Havn med en syg Mand om Bord. Først skal han have ham transporteret i en Baad og op i en Droske og faa ham kørt til Hospital for dér at faa den Besked, at Manden ikke kan blive indlagt. Det er sket flere Gange, at man har maattet køre om fra Hospital til Hospital uden at kunne faa ham modtaget. Forholdet er virkelig det, at skal man saadan løbe om med en syg Mand for at søge ham indlagt, er der snart ikke bedre at gøre end at læsse ham af paa et Gadehjørne og saa sige til en Politibetjent: der sidder en syg Mand, som De maa tage Dem af. Saa skal Betjenten nemlig besørge ham indlagt. Saadan som Forholdene nu er, kan Sagen være meget vanskelig. Trække Manden om Bord igen kan man dog ikke; gør man det, risikerer man, at Skibets Afrejse bliver forsinket, fordi man maa ligge og vente paa, at den Syge bliver hospitalsindlagt; det kan være en meget kedelig Sag.

Gennem Fællesrepræsentationen har vi modtaget en Skrivelse fra Direktøren for Københavns Hospitalsvæsen, hvori han udtaler, at han ikke kan indse, at Søfolk bør have en Forret med Hensyn til Hospitalsindlæggelse fremfor Byens Borgere. Det kan vi ikke rigtig give ham Ret i. Vi mener, at Søfolk i saadanne Tilfælde, som jeg før nævnte, bør have i alt Fald en Slags Fortrinsret fremfor Byens Borgere. De, som har hjemme i Byen, kan nok laale at blive liggende hjemme og vente en Dag eller flere. Anderledes er vi Søfolk stillet, som kommer ind paa Reden med en syg Mand og snart efter skal sejle igen. Bestyrelsen har altsaa taget fat paa Sagen igen for at udvirke Sikkerhed for, at en Mand, som kommer ude fra Søen og er syg, kan faa en Fortrinsret til at blive indlagt, eller for i det mindste at opnaa, at der kan blive anvist et Sted, hvor man kan blive af med Manden, hvis det Hospital, man henvender sig til, ikke kan modtage ham. Dette Krav synes os ganske naturligt. Men vi har, saa vidt jeg erindrer, haft det for længe, før Rigshospitalet blev opført, og endnu er Sagen ikke ordnet tilfredsstillende. Vi beklager, at vi ingen Vegne er kommen, men vi haaber paa en tilfredsstillende Ordning ret snart.

Ved Afsnittet Sømændshjem i fremmede Havne bemærkede

Sekretæren: Saa vidt man ved, har Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne ikke faaet det Statstilskud, den havde ansøgt om. Bestyrelsen beklager dette, da man mener, det er gavnligt, at der saa mange Steder som muligt findes Sømændshjem, hvor Søfolkene i paakommende Tilfælde kan have Tilhold.

I Tilknytning til Afsnittet Toldgodtgørelse for Nybygninger bemærkede

Navigationslærer Christensen, Marstal: Jeg skal ikke ved denne Lejlighed komme ind paa selve Spørgsmaalet, men blot udtale en Beklagelse om, at det ikke er

lykkedes at fjerne de uheldige Bestemmelser i de nugældende Regler for Toldgodtgørelsen, og bringe Bestyrelsen en Tak for det Arbejde, den har gjort i Sagen. Jeg haaber, den heller ikke fremtidig vil tabe Sagen af Sigte.

(Fortsættes.)

Afdød bekendt Redningsmand.



Vor Korrespondent paa Jyllands Vestkyst skriver den 26. Juni:

For et Par Dage siden er en af de mest kendte af de Mænd, der med Hæder har indskrevet deres Navne i det danske Redningsvæsens Historie, nemlig Carl Jensen Sand af Løkken, afgaaet ved Døden i en Alder af 81 Aar. Som Dreng kom han til Søs og gik fremad igennem alle Charger og sejlede ogsaa som Skibsfører i en Del Aar, men i 1861 bød der sig Lejlighed for ham til at faa en Plads ved Redningsbaaden i Løkken, og han slog til.

Det er mange og i høj Grad farefulde Redningsforelagender, som Carl Sand har deltaget i under de mange Aar, han har tjent i Redningsvæsenet. Der indtraf mange Strandinger ved Løkken, men ved Siden heraf skete det ogsaa hyppigt, at Redningsbaaden blev kaldt ud for at hjælpe Fiskere, som man paa Grund af pludselig opstaaet høj Braadsø ikke troede kunde lande selv. I 1873 kændrede Redningsbaaden, da den, efter at have været ude og optaget Besætningen fra den strandede Brig »Ruth« af London, søgte til Land, og to af Redningsmandskabet samt en af den strandede Besætning omkom. Men der kan ogsaa fortælles om en Mængde Strandinger, hvor Løkkens Redningsmandskab med Held har haft Lejlighed til at vise sit Mod og sin Dygtighed.

I Aaret 1889 avancerede Carl Sand til at blive Leder af Redningsstationen, og denne Plads beklædte han derefter med stor Ære i 18 Aar. Han var da fyldt 75 Aar, og skønt han var rask og rørig, følte han dog, at Alderen begyndte at gøre sig gældende, og at han maatte give Plads for yngre Kræfter. Han fandt en Afløser i sin Søn, der var Skibsfører, men nu ogsaa var klar til at yde sin Medvirkning til Redning af Skibbrudne. I sin 46aarige Virksomhed i Redningsvæsenet har Carl Sand været med til at redde 271 Skibbrudnes Liv, men han har ogsaa vundet Paaskønnelse for sin Færd. Ofte har han og hans Kammerater faaet Pengebelønninger baade af den danske og fremmede Nationer, og som synlige Tegn har Carl Sand Dannebrogskorset. Fortjenstmedaljen i Sølv og Redningsvæsenets store Sølvmedalje.

Nu er den gamle Hædersmand gaaet bort, men hans Søn er traadt i hans Spor, og en anden Søn, som ogsaa har pløjet Søen, har for et Par Aar siden overtaget Ledelsen af Nabostationen Blokhuis, saa Navnet Sand kan endnu i mange Aar lyse dér paa Kysten som baaret af brave Sømand og modige Redningsmænd.

—h.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Juli Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklet i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget; de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Br. er mere støt end i de øvrige Maaned og kun sjældent stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den europæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille-Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar atter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linien.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storme, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjældent i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Taaehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagetimer om Maanedene over 300. Syd for 40° N. Br. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tillagt en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredder og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfaldig Maaned.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de indtil den 19. Juni indløbne Ismeldinger, at der i Begyndelsen af Juni paa flere Steder fandtes megen Drivis, men især holdt Hovedmassen sig N. for 45° N. Br., hvor New Foundlandsbankerne og det Øst derfor liggende Gebet indtil 41° V. Lgd. er tæt besat med Isbjerge. Syd for 45° N. Br. var Ishindringerne mindre selv om Drivisen dog er taget stærkt til her siden forrige Maaned.

En yderligere Fremtrængen mod Syd er ikke iagttaget. Den sydligste rapporterede Is var paa 43,1° N. Br. 42,8° V. Lgd. den 7. Juni, men man maa dog regne med Muligheden for en yderligere Fremtrængen. De kanadiske Stationer rapporterer endnu i Slutningen af Maj svær Drivis og talrige Bjerge ved Amour Point og Belle Isle.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsunagtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaende Strømme.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt smaa Forandringer. La Plata gik en Smule ned men i Følge de sidste Beretninger tenderer dette Marked igen bedre. Fra U. S. er Begæret ikke stort pr. prompt, men pr. September—Oktonnage. Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer udover, at de nærmest er en Kende lavere for store Baade fra Wales til Middelhavet, hvilket skyldes den hyppige Returnering i Ballast. — Der sluttedes iøvrigt sidst som følger:

Østen. Erts Port Pirie 30/6 Antwerpen pr. September. Ris Saigon eller Haiphong/Marseille, Dunkerque, Havre eller Liverpool 26/6 én Lastehavn, 27/3 begge Lastehavne, 1/ ekstra for Majs, yderligere 1/ ekstra hvis to Losschavne, August—September Kalkutta/U. K. eller Kontinentet, to Havne, 21/3 Dødvægtsbasis pr. Juli—tober spores der nu forøget Lyst til at operere, og der fandt nogle Befragtninger Sted pr. Efteraaret til gode og lønnende Rater. Indien er uforandret fast. Ogsaa Sortehavet har rørt lidt paa sig pr. Efteraaret Basis 11/ resp. 12/ for Korn fra Azow til Rotterdam pr. August resp. September Østersøen uforandret fast med et godt Begær for August. Kurrachee tog en Række Baade til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) til c. 17/3 inden 15. Juli, c. 17/ pr. 15. Juli—20. August, 20/ Stettin og Åhus, 10.—28. Juli, alt paa »net terms«. Erts 19/ Bombay/Barrow, Juli—August.

Sortehavet etc. Korn Novorossisk/Rotterdam 7 6 pr. prompt (8,000 Tons Baad). Sulina 8/9 Antwerpen eller Rotterdam, 9/3 N. C. eller »any«, 9/9 Hamburg, Basis 12/3 Danmark, prompt. Azow 10/ N. C. eller »any«, 10/6 Hamburg (18,000 Qrs.) større Baade 9/6 Rotterdam, 9/9 Emden eller Weseren, 10/ Hamburg (3 d. mindre for Byg) pr. prompt, medens der pr. August betaltes 11/ Basis Rotterdam, pr. September 12/, Hamburg 6 d. mere. — Donauen/Danmark ligeledes 12/, men pr. prompt. For Salt er Raten omkring 15/ til russisk Østersøhavn pr. Juli—August.

Middelhavet. Erts 7/6 Porman eller Karthage/Maryport (3,000—3,600), 6/3 West Hartlepool, 7/9 La Falaise/Barrow, 5/6 Hornillo Bay/Cardiff eller Newport, 6/6 Almeria/Glasgow, 6/6 Talanta/Newport. Fosfat Bona/Rotterdam 6/ (4,200), 7/6 à 7/9 Bougie/Ipswich, 8/6 Tunis/Dundee. For Esparto noteres 14/6 à 15/ fra Oran eller Arzew eller Almeria til Granton eller Aberdeen. Erts fra Bilbao 5/1½ à 5/3 Rotterdam, 5/4½ Middlesbro, 5/3 Glasgow.

Nordamerika. Korn Montreal/Avonmouth eller Rotterdam 2/6, 2/7½ Hull, Juli—August. Petroleum i Kasser fra New York 30 Cents til Manila og to Havne Japan. Kul New York, Filadelfia eller Norfolk (to Lastepladser) 20/ La Plata (7,500), Slutningen Juli. Norfolk 11/ Genua eller Ncapel, prompt, 18/4½ River Plate, 3.—18. Juli. Paa Form »O« sluttedes fra Savannah til 50/ U. K. eller Kontinentet pr. Oktober. Tømmer fra Golfen 96/3 London, 100/ Antwerpen og Tyne, Juli—August, 116/3 Vestitalien/Sicilien (én Havn), Juli. Pensacola 107/6 St. Nazaire og Honfleuer pr. August. Paa »net form« fra Golfen c. 16/ U. K. eller Kontinentet, August—September, 17/3 September—Oktober. Bonuld Galveston/Bremen 55/ pr. 15. September—15. November.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 16/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), 16/ Liverpool direkte, 18/ Genua direkte, 16/ Santa Fe til udsøgt Havn (5,800), ingen Reduktion, alt pr. Juli eller 1. Halvdel August.

Østersøen. Der er ingen nævneværdig Forandring indtraadte i den forløbne Uge. Petersborg sluttede sidst til 1/8½ Rotterdam, og 1/10½ kan faas til Weseren. Fra Riga noteres blandt andet 26/6 D. B. mindre Dellast Boards til Grangemouth, 34/ Cardiff, 37/6 Preston, Frcs. 41 Rouen, 46 Bordeaux. Fra Botten betaltes bl. a. Hfl. 24 D. B. ½ Boards Torneå/Amsterdam (900), prompt, 30/ Basis D. B. Hernösand/London (850), 31/ D. B. Trang-

(Fortætttes efter »Efterretn. f. Safar.«)

1173. Grækenland. Oplysning om Fyr.

(„Annonce aux Navigateurs“ Nr. 123, 124, 126, 127 og 129. Athen 1913.)
1) Paa Øen *Diaskolomissi* i *Skiahos* Havn er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Lysevne: 5 Sm. 38° 09' 40" N. 23° 30' 52" E.

2) Det er Bølgebryderen om Bagbord for Indgaende i *Piræus* Forhavn og det paa Bølgebryderen staaende røde Dobbeltfyr, som har Navnet *Kong Georg den 1ste*, og ikke som tidligere angivet Bølgebryderen om Styrbord og det grønne Dobbeltfyr. c. 375 56' N. 23° 37½' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/792.)

3) *Athas* (*Atvide*) Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s., Synsvide: 11 Sm. 38° 24' 12" N. 23° 38' 30" E.

4) Paa den NE-lige Bastion paa Fæstningen *Roon* (*Castro Morca*) er tændt et rødt og grønt, fast Fyr. Det røde Lys er synligt fra Bugten ved *Corinth*, det grønne fra Bugten ved *Patras*. Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 4½ Sm. 38° 18' 57" N. 21° 46' 16" E.

5) Fyret paa den S-lige Bastion paa Fæstningen *Antirrhion* (*Castro-Roumeli*) er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Flammens Højde: 15 m. Lysevne: 15 Sm. 38° 19' 41" N. 21° 45' 10" E.

1174. Tyrkiet. Ægæiske Hav. Kavalla Havn lukket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 854. London 1913.)

Kavalla Havn er lukket for Skibsfarten. Havnemesteren kan give Skibe Tilladelse til at gaa ind og losse Proviant. Det er forbudt at losse og lade af anden Læst samt at ud- og indskibe Passagerer. Skibe maa kun løbe ind i Havnen om Dagen. 40° 55½' N. 24° 25' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/642. København 1913.)

1175. Tyrkiet. Marmorhavet. Oplysning om Miner.

Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er *Rodosto* og *Sharkevi* Havne aabne for Skibsfarten. Minefeltet ved *Rodosto* er afmærket med røde Tønder. Minefeltet i Farvandet ved *Sharkevi* og *Tchamtadere* bliver afmærket med Tønder. Minerne skal optages; indtil dette er gjort, skal man holde sig mindst 5 Sm fra ovennævnte Steder og i hvert Fald uden for de med røde Tønder afmærkede Felter. Skibe maa kun løbe ind om Dagen, og de skal hidkalde Lods ved Hjælp af Fløjter, saasnart de faar Havnen i Sigte. Indløbene til *Rodosto* og *Sharkevi* er afmærkede med to sorte Tønder, som man skal passere imellem. Ved *Rodosto* ligger de SE. for Jernbane-Stationen, ved *Sharkevi* ligger de W. for Byen. *Rodosto*: 40° 58' N. 27° 31' E. *Sharkevi*: 40° 36½' N. 27° 06¼' E. *Tchamtadere*: 41° 03' N. 28° 05¾' E.

1176. Bulgarien. Sor e Hav. Varna. Havn aabnet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 853. London 1913.)

Minerne ud for *Varna* borttages. Havnen er aaben om Dagen for Skibsfarten, Skibe til Havnen skal tage Lods i *Bahik* Bugt. Der er Lodstvang i det Farvand, som mod N. begrænses af 43° 18' N., mod S. af 43° 05' N., mod E. af 28° 10' E. og mod W. af Kysten. *Bahik* Bugt: 43° 24' N. 28° 11' E. *Varna*: 43° 10½' N. 27° 59' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/258. København 1913.)

1177. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1529. Berlin 1913.)

1) Den røde Spirtønde med nedadvendt Kegle, S. for *Krivaja* Tange er flyttet 38° 05' 30" E.

2) E. for denne Spirtønde er udlagt en rød Spidstønde med nedadvendt Kegle. 47° 00' 20" N. 38° 05' 45" E.

1178. Lilleasten. Smyrna. Miner.

Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er et tyrkisk Sejlskib sunket i *Smyrna* Havn som Følge af, at det paasejlede en Mine inden for den Zone, der er betegnet som farlig. *Smyrna*: 38° 25' N. 27° 08' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1067. København 1913.)

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forstrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika's W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogifterne. Enkelt Numre cøhødes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er angivet for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1124. Østersøen. Stolpebanke WNW. Drivende Vrag.

Ifølge Telegram til Marineministeriet fra *Allhøge, Bornholm*, er Dækket af en Dampfer med vedhængende Dæksbjælker observeret drivende c. 20 Sm W. t. N. ½ N. fra Lys- og Fløjtetønden *Stolpebanke N.*, der ligger paa c. 55° 01' N. 16° 38' E.

1125. Sverrig. Falsterboref W. Grund fundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/650. Stockholm 1913.)

En Grund med 7,5 m Vand er fundet paa 55° 20' 06" N. 12° 44' 00" E. (Kort Nr. 139, 136, 160, 182 og 210.)

1126. Sverrig. Bottniske Bugt. Rødkallen NW. Mannö Rendø. Sømærke udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/648. Stockholm 1913.)

Stagen paa 65° 24' 26" N. 22° 00' 40" E. er udlagt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1012. København 1913.)

1127. Sverrig. Bottniske Bugt. Seskarö N. Tegelgrundet. Sømærke udlægges.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 26/647. Stockholm 1913.)

S. for *Tegelgrundet* vil der blive udlagt en Stage med Kost paa 65° 45' 06" N. 23° 45' 40" E.

1128. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Tønder ombyttet med Lys-tønder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1506. Berlin 1913.)

De 10 Spirtønder, der var udlagt i *Kronstadt* Bugt ud for Fæstningen *Kronstadt*, er inddraget, og i Stedet for er 10 Lystønder med en Kugle paa Toppen udlagt paa følgende Steder: 1) 60° 04' 16" N. 29° 12' 12" E. 2) 60° 03' 4' N. 29° 16' 15" E. 3) 60° 06' 13" N. 29° 16' 18" E. 4) 60° 01' 15" N. 29° 21' 13" E. 5) 60° 07' 15" N. 29° 27' 15" E. 6) 60° 04' 15" N. 29° 28' 19" E. 7) 60° 09' 23" N. 29° 35' 18" E. 8) 60° 07' 14" N. 29° 39' 18" E. 9) 60° 06' 12" N. 29° 45' 0" E. 10) 59° 59' 4" N. 29° 36' 18" E. Alle Tønderne viser Et-Lyn hver i S., Lyn 0,1 s. Mørke 0,9 s.

Positionerne svarer til danske Kort.

(Kort Nr. 155.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1326. København 1912.)

- 1129. Rusland. Finske Bugt. Reval. Sømærker inddraget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1507. Berlin 1913.)
Løbet mellem *Vulfes* og *Groscholin* er tilsendt og Afmærkningen inddraget. *Gros-holm*: 59° 34½' N. 24° 47' E.
(Kort Nr. 155.)
- 1130. Rusland. Finske Bugt. Pakorotsgrund. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1508. Berlin 1913.)
Ved *Pakorotsgrund* er der nu følgende Sømærker: 1) En hvid Spirtønde med en sort, nedadvendt Kost, N. for 5,5 m (18 Fod) Pullen, i 15 m Vand paa 59° 25' 08" N. 24° 02' 29" E. 2) En rød Spirtønde med rød, opadvendt Kost i 11 m Vand paa 59° 24' 21" N. 24° 02' 20" E. 0,02 Sm N. for samme Tønde ligger en Palle med 8,5 m (28 Fod) Vand. Positionerne svarer til *danske* Kort.
- 1131. Rusland. Moonsund. Grunde. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1509. Berlin 1913.)
1) 4,6 m Grunden W. for N.-Enden af *Stapelbotten* Rev er nu afmærket med: a) En hvid Spirtønde med sort, nedadvendt Kost i 19 m Vand paa 59° 08' 01" N. 23° 01' 14" E., 0,24 Sm N. for 4,6 m Stedet. b) En hvid-rød Spirtønde med to fra hinanden vendte, røde Koste i c. 19 m Vand paa 59° 07' 47" N. 23° 01' 33" E., 0,16 Sm E. for 4,6 m Stedet. c) En rød Spirtønde med rød, opadvendt Kost i c. 18 m Vand paa 59° 07' 40" N. 23° 01' 13" E., 0,13 Sm S. for 4,6 m Stedet. d) En sort-hvid Spirtønde med to mod hinanden vendte, sorte Koste i 17 m Vand paa 59° 07' 47" N. 23° 00' 54" E., Vest for 4,6 m Stedet. 2) *Kamora* Lys- og Klokketønde, der er mærket „K“ og som viser Et-Lyn hver 3 s. à 4 s., er nu udlagt. Tønden ligger paa 58° 46' 26" N. 23° 14' 46" E., c. 0,3 Sm uden for Tønden med de to mod hinanden vendte Koste ved W.-Spidsen af Grunden. 3) Den hvid-røde Spirtønde er udlagt ved *Sivornaja* Banke. 58° 47' 28" N. 23° 12' 56" E.
Positionerne svarer til *danske* Kort.
- (Kort Nr. 205.)
- 1132. Rusland. Biga Bugt. Øsel E.-Kyst. Arensburg. Fyrbaake forandret Farve.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1510. Berlin 1913.)
Ramasar Fyrbaake paa Hovedet af Broen paa S.-Enden af Halvøen *Ramasar* er nu sort. c. 58° 13' N. 22° 31' E.
- 1133. Rusland. Nekman Grund. Fyrskibet atter udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 21/1229. Berlin 1913.)
Nekman Grund Fyrskib, som midlertidig var erstattet af *Serrischeff* Fyrskib, er atter udlagt. Fra den agterste Mast vises ikke længere en sort Ballon. 59° 05½' N. 22° 12½' E.
- 1134. Rusland. Liban. Skydetønder inddraget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1511. Berlin 1913.)
De 2 Par Tønder, som var udlagt c. 1,1 Sm NW. for det N.-lige Indløb til *Kejser Alexander III* Havn, er inddraget. NE-lige Tøndepar: 56° 34' N. 20° 56½' E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2643. København 1912.)
- 1135. Tyskland. Frisches Harf. Vrag borttaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1555. Berlin 1913.)
Vraget af Damperen *Sophie* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 54° 31' 4 N. 19° 52' 4 E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/696. København 1913.)
- 1136. Tyskland. Kieler Fjord. Kiel. Telegrafstønde flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1556. Berlin 1913.)
Telegrafstønden S. for *Friedrichsorf* Fyr er flyttet c. 60 m NW. i til 54° 23' 21" N. 10° 11' 44" E. Positionen svarer til *danske* Kort; adderes 6" til Br., svarer den til *tyske* Kort.
(Kort Nr. 243.)
- 1164. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Northeast End Fyrskib ombygtes midlertidig.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1797. Washington 1913.)
Omtrent den 6te Juli d. A. ombygtes *Northeast End* Fyrskib Nr. 44 midlertidig med Reserverfyrskib Nr. 51, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 s., Lys 12 s., Mørke 3 s. Taagesignal gives med Dampfløje. I øvrigt uforandret. 38° 57¾' N. 74° 29½' W.
- 1165. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1810. Washington 1913.)
Ved Grunden N. for *Gunning Point* Ledfyrlinje er *Dredged Channel* Spidstønde 2 udlagt i 7 s. m Vand, 69° (misv. E. t. N. ¾ N.) fra *Charleston* Fyr og 116½° (misv. SE. t. E. ½ E.) fra *Fort Sumter* Fyr. *Charleston* Fyr: 32° 41¾' N. 79° 53' W.
- 1166. Forenede Stater i Nord-Amerika. Savannah Floden. Martins Industry Fyrskib. Fyr forandres.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 24/1811. Washington 1913.)
Omtrent den 1ste September 1913 forandres *Martins Industry* Fyrskib til at vise et hvidt, fast Fyr paa Fortoppen og et rødt, fast Fyr paa Stortoppen. 32° 06' 10" N. 80° 27' 50" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1167. Spanien. Tarifa. Fyr forandret.**
(„Aviso à los Navegantes“ Nr. 120/545 og 129/604. Madrid 1913.)
Tarifa Fyr er nu et hvidt og rødt Fyr med Tre-Formørkelser hver 20 s., Lys 10,7 s., Mørke 1,5 s., Lys 2,4 s., Mørke 1,5 s., Lys 2,4 s., Mørke 1,5 s. Lyset er rødt over *Los Caberos* i en Lysvinkel paa c. 22°, i øvrigt hvidt. Lysevne: 25 Sm for hvidt og 20 Sm for rødt Lys. I øvrigt uforandret. 35° 59' 50" N. 5° 36' 34" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/664. København 1913.)
- 1168. Spanien. Baleariske Øer. Ibiza. Fyr nedlagt.**
(„Aviso à los Navegantes“ Nr. 122/625. Madrid 1913.)
Det røde og hvide Fyr paa Yderenden af den indre Mole ved *Ibiza* Havn og de to røde Fyr (det ene over det andet) ved Roden af den indre Mole er nedlagt. 38° 54½' N. 1° 26½' E.
- 1169. Spanien. Baleariske Øer. Mallorca. Palma. Oplysning om Fyr.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1525. Berlin 1913.)
De to grønne, faste Fyr paa Yderhjørnerne af Tvermolen har en Flammehøjde paa 4 m og en Synsvide paa 2½ à 3 Sm. 39° 33½' N. 2° 38' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/683. København 1913.)
- 1170. Frankrig. Ile du Grand Rouveau. Fyr forandret.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 278/1739. Paris 1913.)
Ile du Grand Rouveau hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 8 s., Lys 4,5 s., Mørke 1 s., Lys 1,5 s., Mørke 1 s. Iøvrigt uforandret. 43° 04' 49" N. 5° 46' 06" E.
- 1171. Italien E.-Kyst. Vieste Ankerplads. Santa Croce Fyr forandres.**
(„Avisi al Naviganti“ Nr. 155/387. Genova 1913.)
I den første Halvdel af Juli 1913 forandres Fyret paa *Santa Croce* Skær til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., 41° 53' 17" N. 16° 11' 11" E.
- 1172. Østrie-Ungarn. Narenta Kanal. Drace. Fyr forandret.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 25/797. Pola 1913.)
I *Drace* røde, faste Havnefyr er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 19° til 243° over Indløbet til Havnen mellem *Øerne Gofjak* og *Galicak*. Synsvide: 3 Sm for rødt, 2 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. 42° 55' 8 N. 17° 27' 2 E.

- 1158. Afrika. Sekondi Bugt. Angola Skær. Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 850. London 1913.)
 Den røde Spidstønde med Kugle ved *Angola* Skær er flyttet 190 m i Retning 96° (misv. ESE.). 4° 56 1/4' N. 1° 41 3/4' W.
- 1159. Afrika. Empfängnis (Conception) Bugt. Tønde flyttet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 25/1538. Berlin 1913.)
 Den hidtidige Anduvningstønde er inddraget og en hvid Tønde med rød Kugle, mærket „*Empfängnisbuch*“, er udlagt i 17 m Vand 0,84 Sm fra Forbaaken, som ligger paa 23° 55' 55" S. 14° 31' 10" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 85/1991. København 1912.)
- 1160. Forenede Stater i Nord-Amerika. Oplysning om Fyrskibe.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 24/1789. Washington 1913.)
 Følgende Forandringer vil blive indført saasnart som muligt:
 Fyrskibene vil ikke længer være mærket med Nr., men kun med Stationens Navn forkortet paa praktisk Maade.
 Reservefyrskibene vil vise samme Fyr- og Taagesignaler som de Fyrskibe, de afløser.
 Alle Fyrskibe, som ikke ligger paa Station, vil føre de internationale Signalflag „Q E“.
 Alle Fyrskibe, som er paa Station, vil vise Stationens Navn med de internationale Signalflag.
 Fyrskibenes Stationstønder vil være mærket med Bogstaverne L V over Stationens Navns Forbogstaver, f. Eks.:
 L V
 D S
- 1161. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Lystønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 24/1790. Washington 1913.)
Boston Main Channel Lystønde Nr. 7 er flyttet c. 300 m i Retning 273° (misv. W. t. N. 1/2 N.). *Main Channel*: 42° 20' N. 71° 00' W.
- 1162. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Stamford. Belysning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 24/1793. Washington 1913.)
 1) *Pine Island* Fyr er forandret til et hvidt, fast Fyr og tjener som Bagfyr i Ledefyrilinen.
 2) Et hvidt, fast Fyr er tændt paa en Baake i c. 1,8 m Vand c. 0,12 Sm 178 1/4° (misv. S. 7/8 W.) fra *Pine Island* Fyr. 41° 01' 48" N. 73° 32' 16" W. Fyret er Forfyr i Ledefyrilinen, som fører til *Stamford* Havn.
 3) *Ship Canal Lower* røde, faste Fyr er tændt paa en Baake i 0,5 m Vand 321 3/4° (misv. NW. t. N. 5/8 N.) fra *Stamford Yacht Clubhouse* højre Kant og 18 1/2° (misv. NE. t. N. 3/8 N.) fra *Pine Island* Fyr. 41° 02' 07" N. 73° 32' 11" W.
 4) *Ship Canal Upper* hvide, faste Fyr er tændt paa en Baake i c. 0,9 m Vand 343 1/4° (misv. N. 1/2 W.) fra *Stamford Yacht Clubhouse* venstre Kant og 29° (misv. NE. 1/2 N.) fra *Pine Island* Fyr. 41° 02' 15" N. 73° 32' 01" W.
- 1163. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Cornfield Point Fyrskib udlagt og forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 24/1794. Washington 1913.)
 Ombrent den 12te Juli 1913 skal *Cornfield* Fyrskib atter udlægges. Det skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Taagesignal skal gives med en Sirene, der giver Et-Stød hver 15 s., Stød 2 s., Pause 13 s. Reservefyrskibet skal inddrages. 41° 12' 56" N. 72° 22' 33" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1137. København 1912.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 1137. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak-Fort. Fyr forhøjes. Taagesignal-apparat flyttes.**
 1) I Begyndelsen af Juli d. A. forhøjes Baaken til det midlertidige, hvide Blink-fyr paa *Saltholm-Flak-Fort* til c. 20 m. 55° 42' 10" N. 12° 44' 11" E.
 2) Samtidig flyttes Klokken til Taagesignalet til et Punkt, der er c. 200 m 14° (misv. NNE.) fra Fortets W.-lige Havnehoved.
 (Danske Lods, Side 303. Fyr-Fort, Nr. 245 og 246.)
- 1138. Danmark. Smaalands-Farvandet. Fejø. Dybvig (Dybots) Havn. Belysning og Afmærkning forandret.**
 Fra den 1ste August d. A. er den gravede Rende ved Indsejlingen til *Dybvig* Havn afmærket med tre Risprikker paa Styrboards Side, naar man er for Indgaaende. Indsejlingsmærket er „Møllens venstre Kant fri til højre for en hvid Baake“.
 Den 1ste August d. A. tændes to røde, faste Ledefyr, som leder gennem den gravede Rende til Havnen. Bagfyret vises fra den hvide Baake, Forfyret fra den W.-lige Mole, N. for det hvide, faste Fyr. Brændetid: 1ste Aug. — 1ste April.
 Den hvide Baake: 54° 56' (49") N. 11° 26' (20") E.
 Ovenstaaende Forandringer er optaget i Havne-Lods 1913.
 (Kort Nr. 244. Danske Lods, Side 545. Fyr-Fort, Nr. 510 A. Som-Fort., Side 42.)
- 1139. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Skrams-Flak. Sømærke udlagt.**
 En rød Vager med 1 opadvendt Kost er udlagt i 6,5 m Vand ved NW.-Spidsen af *Skrams-Flak*. 55° 01' (28") N. 10° 12' (17") E.
 (Kort Nr. 157, 160, 238, 241, 243 og 253. Danske Lods, Side 584. Søm-Fort., Side 48.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/802. København 1913.)
- 1140. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Taagesignal for Dampfærger forandret.**
 Taagesignalerne for Dampfærger ved *Fredericia* Havn er nu forandret. *Fredericia*: 55° 33 1/2' N. 9° 45 1/4' E.
 Ovenstaaende Forandringer er optaget i Havne-Lods 1913.
 (Danske Lods, Side 379. Fyr-Fort, Nr. 330 og 334 A.)
- ### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
- 1141. Danmark. Kattegat. Lysegrund W. Vrag.**
 Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Göteborg* er en kængret Skonnert observeret 8 Sm W. for *Lysegrund*. Vraget vil blive eftersøgt. *Lysegrund*: 56° 17' N. 11° 47' E.
- 1142. Danmark. Samsø E.-Kyst. Besser. Møller borttagne.**
Besser S.-lige Mølle er nedrevet, og *Besser* N.-lige Mølle er brændt. Underbygningen til den N.-lige Mølle, der er af Sten, staaar endnu og er hvidtet. N.-lige Mølle: 55° 51' (48") N. 10° 39' (00") E.
 (Kort Nr. 156, 211, 227 og 252. Danske Lods, Side 196 og Toning 163, Side 204.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/888. København 1913.)
- 1143. Danmark. Limfjorden. Frederik den VII.s Kanal. Fyr slukket indtil videre.**
 Fyret ved *Frederik den VII.s Kanal* W.-lige Kanalhavn vil indtil videre ikke mere blive tændt. 56° 56' (14") N. 9° 12' (10") E.
 (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 483. Havne-Lods, Side 51. Fyr-Fort, Nr. 470.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/833. København 1913.)

1144. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Paa *Haarevæn* 4,5 m, i *Svanløb* 1,8 m, i *Kobbø-Løb* 2,6 m, i *Sølundeløbet* 2,9 m, i *Gaasløb* 1,6 m. Der er saaledes for Tiden 2,9 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1145. Rusland. Hvide Hav. Dolgaya Bugt NE. Skær.

(*Notice to Mariners* Nr. 856. London 1913.)
Et Skær med ukendt Dybde er fundet paa 67° 56' N. 40° 28' E.

1146. Tyskland. Elben. Elbe III Fyrskib NW. Vrag uskadelligjort.

(*Nachrichten für Seefahrer* Nr. 25/1517. Berlin 1913.)
Vraget af Fiskedamperen, som var sunket c. 500 m NW. for Fyrskib *Elbe III*, er uskadelligjort og Afmærkningen inddraget. 53° 58' 32" N. 8° 28' 49" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1024. København 1913.)

1147. Tyskland. Weser. Juliusplade. Fyr tændt.

(*Nachrichten für Seefahrer* Nr. 25/1519. Berlin 1913.)
Paa *Juliusplade* i *Umweser* lige over for *Farge*, c. 230 m oven for det nuværende, foreløbige Fyr, er opført en hvid Fyrbaake med sort Galleri, hvorfra der vises et hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 4 s., Blink 1,5 s., Mærke 2,5 s. Lyset er:
1. grønt i Fejlingen fra 296° til 299°;
2. hvidt i — 299° - 300¼°;
3. rødt i — 300¼° til 303½°;
4. hvidt i — 303½° gennem 0° til 143°;
5. grønt i — 143° til 146°;
6. hvidt i — 146° - 148½°;
7. rødt i — 148½° til 151½°;
8. hvidt i — 151½° - 296°.
Flammens Højde: 9 m. Lysevne: 11 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 53° 11' 49" N. 8° 31' 15" E.
Det hvide, faste Fyr paa *Juliusplade* er slukket.

1148. Holland. Helder. Skydning.

(*Bericht aan Zeevarenden* Nr. 131/1234. 's-Gravenhage 1913.)
Fra den 7de til den 31te Juli 1913 afholdes Skydeøvelser fra Forterne ved *Helder*.
De farlige Zoner er:
a) Fra Fort *Kijkduin* indtil 8000 m Afstand mellem Retningerne SW.—NW.
b) Fra Batteri *Kaaphoofd* indtil 4500 m Afstand mellem Retningerne W.—NNE.
c) Fra Fort *Ertjprins* indtil 9000 m Afstand mellem Retningerne WSW.—NNE.
De farlige Zoner er afmærket med Baaker paa Forterne og Havdiaget.
De Timer før Skydningen hejses et rødt Flag halvt i Top paa *Kijkduin* Fyr. eller *Kijkduin* Fort og paa Fortet, hvorfra der skydes. En Time før Skydningen hejses Flaget i Top. *Kijkduin* Fyr: 52° 57½' N. 4° 43½' E.

1149. Ørken Øerne. Sanday. Start Point Fyr forandret.

(*Notice to Mariners* Nr. 859. London 1913.)
Start Point Fyr er forandret til et Blinkfyr, der viser rødt To-Blink hver 30 s. I øvrigt er Fyret uforandret. Det midlertidige røde, faste Fyr er slukket. 59° 16¾' N. 2° 22½' W.
(Kort Nr. 179)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/909. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1150. Frankrig. Le Four. Fyr forandret.

(*Avis aux Navigateurs* Nr. 276/1727. Paris 1913.)
I Løbet af 1913 forandres *Le Four* Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Fem-Lyn hver 15 s., Lyn 0,40 s., Mærke 1,74 s., Lyn 0,40 s., Mærke 1,74 s., Lyn 0,40 s., Mærke 1,74 s., Lyn 0,40 s., Mærke 6,04 s. Lysevne: 22½ Sm. I øvrigt uforandret. Under Arbejdet ved Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et hvidt Lynfyr, der viser Fem-Lyn hver 15 s., tændes midlertidig paa det øverste Galleri paa Fyrtaarnet. Det midlertidige Fyr er synligt i Pejlinger fra 303° gennem 0° til 238°. Lysevne: 14 Sm. 48° 31' 27" N. 4° 48' 20" W.

1151. England. Brighton. Vrag uskadelligjort.

(*Notice to Mariners* Nr. 859. London 1913.)
Vraget, som laa c. 5½ Sm SSE. for *Brighton* W.-Pier, er uskadelligjort og Afmærkningen inddraget. Dybden over Vraget er c. 13 m. 50° 44¾' N. 0° 03¾' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2478. København 1912.)

1152. Irland SW.-Kyst. Valentia. Oplysninger.

(*Notice to Mariners* Nr. 829 og 865. London 1913.)
1) Det gamle Kirkestaarn, c. 0,005 Sm SW. W. for den indre Ledebaake, er ikke og bliver ikke nedrevet. 51° 55½' N. 10° 18¼' W.
2) *Glebe House*, c. 0,14 Sm 237° (mislv. W. t. S. 1/8 S.) fra den indre Ledebaake er halvt ødelagt.
3) En rød, almindelig Tønde er udlagt i 5,1 m Vand 0,17 Sm 53° (mislv. E. t. N. 3/8 N.) fra den W.-lige Telegraf-Baake. 51° 55¾' N. 10° 17' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/912. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1153. Atlanterhavet. Drivende Vrag.

(*Notice to Mariners* Nr. 884. London 1913.)
Den 23de Juni d. A. observeredes Vraget af Barken *Glenmark* paa 50° 57' N. 23° 11' W.

1154. Frankrig. Ile de Ré. Chanclardon Punt. Tønder midlertidig udlagt.

(*Avis aux Navigateurs* Nr. 284/1777. Paris 1913.)
Paa Yderenden af Skærene, som strækker sig ud fra *Chanclardon Punt*, skal bygges et lille Taarn. Fire hvide Fortøjønder er udlagt ud for Punten. 46° 09' 43" N. 1° 28' 25" W.

1155. Frankrig. Bassin d'Arcachon. Passe extérieure. Tønder flyttet.

(*Avis aux Navigateurs* Nr. 276/1728. Paris 1913.)
Paa Grund af Forandringer i Farvandet er den sorte Spirtønde Nr. 1 med Cylinder flyttet c. 400 m S. 1/2 E. efter til 44° 32' 17" N. 1° 17' 42" W., og den røde Spirtønde Nr. 2 med KeGLE er flyttet c. 200 m S. efter til 44° 32' 34" N. 1° 17' 00" W.

1156. Portugal. Ponta da Piedade. Fyr tændt.

(*Avisos aos Navegantes* Nr. 8117. Lissabon 1913.)
Paa *Ponta da Piedade* er tændt et hvidt Lynfyr, der viser Fem-Lyn hver 10 s. Flammens Højde: 56 m. Lysevne: 20 Sm. 37° 04' 45" N. 8° 40' 01" W.

1157. Afrika. Portugisisk Guinea. Gachen. Sømærker mangler.

(*Nachrichten für Seefahrer* Nr. 25/1530. Berlin 1913.)
De røde Spidstønder Nr. 2, 4 og 6 paa *Cachen* Barre mangler. Anduvningstønden: 12° 02½' N. 16° 33½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/292. København 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1179. Frankrig. Eiffeltaarnets Radiotelegraf-Station. Forandring af Tids-signal opsat.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 277/1732. Paris 1913.)
 Forandringen af det radiografiske Tidssignal fra Eiffeltaarnet er opsat indtil Eiffeltaarnet: c. 48° 52' 00" N. 2° 20' 14" E.
 videre (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/599. København 1913.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr.
 R 1190 England, east coast. — Blakeney to Flamborough head.
 R 2657 Japan, Nipon. — Gulf of Tokyo or Yedo.
 R 451 West Indies, Jamaica. — Plans on the north coast of Jamaica.
 R 2516 America, east coast. — Gulf of St. Lawrence and the river to Quebec.
 T Revised Supplement to Newfoundland and Labrador Pilot, 1907.
 Holland:
 R 105 Riouw-Archipel. Straat Doerian en nabijliggende vaarwaters. 1 : 100 000.
 R 68 Java. Westblad 1 : 500 000.
 Tyskland:
 N 441 Atlantischer Ozean, Ostküste von Nordamerika : Newfoundland bis New York. 1 : 2 000 000.
 R 391 Ostsee, Deutsche Küste: Die Weichsel von Neufahrwasser bis Danzig. 1 : 15 000.
 R 211 Nordsee, Deutsche Küste: Lister Tief. 1 : 50 000.
 R 101 Afrika, Westküste: Kamerun Mündung 1 : 100 000.
 R 358 Ostindischer Archipel: Malakka-Strasze und Nördlicher Teil der Westküste Sumatras. 1 : 1 000 000.
 N Nordseehandbuch, südlicher Teil (Hooftden). 1913.
 N Handbuch der Ostküste Südamerikas, II. Teil. 1913.
 N Ostsee, Deutsche Küste: Küste von Pommern, Arkona bis Funkenhagen. 1 : 150 000.
 R Ostsee, Deutsche Küste: Reede von Zoppot und Neufahrwasser. 1 : 15 000.
 R 21 Ostsee, Deutsche Küste: Papenwasser und die Oder bis Stettin. 1 : 25 000.
 R 247 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunsbüttel bis Krautsand. 1 : 25 000.
 R 138 Nordsee, Deutsche Küste: Elbmündung. 1 : 50 000.
 † 65 Ostsee: Küste von Pommern, Mittlerer Teil.
 † 71 Ostsee: Küste von Pommern, Westlicher Teil.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Juli 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		112	112 ¹ / ₄
Danmark	111 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	111 ¹ / ₂	112
Norden	117 ¹ / ₂ —118	117 ³ / ₄	118
Gorm		—	—
Carl	119 — ¹ / ₄	119	119 ³ / ₄
Dannebrog	133 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	133	133 ¹ / ₄
Skjold	103 ³ / ₄ —104	103 ³ / ₄	104
Urania		38 ¹ / ₂	40
Neptun	126 ¹ / ₄ — ³ / ₄	126 ¹ / ₂	126 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	126 ³ / ₄ —127 ¹ / ₄	127	127 ¹ / ₄
Hejmdal	128 — ¹ / ₂	128 ¹ / ₂	128 ¹ / ₂
Østasiatiske	126	126 ¹ / ₄	127
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	127 —126 ³ / ₄	126 ¹ / ₂	126 ³ / ₄
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	79 ¹ / ₂ —80	79 ³ / ₄	80
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		89	91
4% — — — 2. Serie ..	92 ¹ / ₂ —92	91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
4% — — — 1. — ..		93 ¹ / ₂	95
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		88	90
4% — — — 7. — ..		90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
3% — — — 3. — ..		92 ¹ / ₂	94
4% Østift. Kreditf.		90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		143	144
Privatbank	103 ¹ / ₂	103 ¹ / ₄	103 ¹ / ₂
Landmandsbank	136	135 ³ / ₄	136 ¹ / ₂
Handelsbank		140 ¹ / ₄	141
Grundejerbank		12	12 ¹ / ₂
Burm. & Wain	84 ³ / ₄ — ¹ / ₂	84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Helsingørs Jærnak		116	118
Sukkerfabr.	213 ³ / ₄ — ¹ / ₄	213	213 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	209 — ¹ / ₂	209 ¹ / ₂	209 ³ / ₄

Væskelkurseer d. 2. Juli 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.25	89.05
London	18.26	18.21
Paris	72.85	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.60	

Notering paa Berlins Børs d. 1. Juli 1913.

Russiske Noter	214.75
4% Russiske Consols	86.25
3 ¹ / ₂ % — — — Boden Kredit	84.00
5% Mexikanske 1899	95.00
5% Rumænske Stats	98.90
4% — — — 1890	93.10

Ømsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 216,000, „Danmark“ 128,000, „Norden“ 194,000, „Carl“ 152,000, „Dannebrog“ 806,000, „Skjold“ 124,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 264,000, „Hejmdal“ 228,000, „Gorm“ 168,000, „Neptun“ 220,000, „Dansk-russisk“ 276,000, „Østasiatisk“ 112,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 813. Gulf of Siam, Koh Taluei—Existence of rock off. Position. At a distance of $7\frac{1}{2}$ miles, 138° (S. 44° E. Mag.), from the remarkable High Horn on the south-west corner of Koh Taluei. Lat. $9^{\circ} 28\frac{3}{4}'$ N., long. $99^{\circ} 40\frac{1}{4}'$ E. Depth. Less than 6 feet. Variation. 20 E. (Notice No. 813 of 1913, dated 17th June.)

Charts affected. No. 989, Lakon roads to Lem Tane. No. 2414, Gulf of Siam. Publication. China Pilot, Vol. III, 1912, pages 128, 129.

No. 816. Ceylon, West Coast. Colombo—Temporary alteration in light. Former Notice. No. 1569 of 1912. Position. On the head of the New Arm of the South-west Breakwater. Lat. $6^{\circ} 57\frac{1}{4}'$ N., long. $79^{\circ} 50\frac{3}{4}'$ E. Alteration. From an occulting red to a fixed red light. Remarks. Further Notice will be given when the occulting light is again working. (Notice No. 816 of 1913, dated 18th June.)

Charts temporarily affected. No. 914, Colombo harbour. No. 3686, Approaches to Colombo harbour. No. 3700, Colombo to Galle. No. 813, Ceylon, south part, south of $7^{\circ} 20'$ N. No. 68 b, Palk strait and Mannar gulf, sheet 2. Publications. West Coast of India Pilot, 1909, page 89. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 99.

No. 818. Gulf of Siam, Koh Pra anchorage—Existence of rock. Position. At a distance of 4 cables, 188° (S. 7° W. Mag.), from the telegraph station at Bon Satalip. Lat. $12^{\circ} 39\frac{1}{4}'$ N., long. $100^{\circ} 52\frac{1}{4}'$ E. Description. A drying rock. Variation. 1° E. (Notice No. 818 of 1913, dated 18th June.)

Charts affected. No. 3727, Koh Pra anchorage. No. 2720, Koh Ta kut to Cape Liant. Publication. China Sea Directory, Vol. III, 1913, page 164.

No. 821. China Sea—Philippine Islands—Sebu Island, Malansusa island—New light established. Position. Near the site of the old lighthouse. Lat. $11^{\circ} 21'$ N., long. $124^{\circ} 06\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Fl. ev. 3 sec. 112 ft., vis. 16 m. Character. A flashing white light every three seconds. Elevation. 112 feet. Visibility. 16 miles. Order. 6th. Structure. A skeleton steel tower, painted white, 37 feet in height to the centre of the light. Remarks. The occulting white light has been discontinued and the building from which it was exhibited removed. (Notice No. 821 of 1913, dated 19th June.)

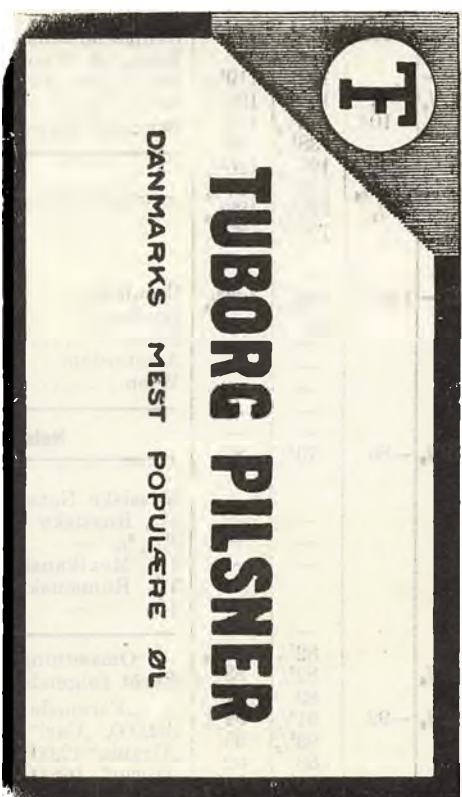
Charts affected. No. 2577, Philippine islands, between San Bernardino and Mindore straits. No. 948, Molucca passage to Manila. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 640. Eastern Archipelago Pilot, Part I, 1911, page 382.

No. 824. Portuguese East Africa, Ghinde river entrance—Milaone point—Alteration to light. Position. Lat $18^{\circ} 32\frac{1}{2}'$ S., long. $36^{\circ} 30\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. F. Alteration. The two fixed white leading lights have been replaced by a fixed white light. Visibility. About 5 miles. Structure. A mast. (Notice No. 824 of 1913, dated 19th June.)

Charts affected. No. 1421, Bar and entrance of River Ghinde, plan. No. 1810, River Zambezi to Mozambique harbour. No. 597, Delagata bay to Cape Guardafui. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 46. Africa Pilot, Part III, 1910, page 237.

No. 846. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach, Saddle islands—Submarine bell-buoy withdrawn. Former Notice. No. 68 of 1911. Position. Lat. $30^{\circ} 52' 26''$ N., long. $122^{\circ} 40' 00''$ E., on chart No. 1602. Description. A buoy with submarine bell giving one double stroke every four seconds. (Notice No. 846 of 1913, dated 21st June.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang. No. 1124, Southern approaches to the Yang tse kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse kiang. Publication. China Sea Directory, Vol. V, 1912, page 349.



sund/Hull (550), 23/ D. B. 1/3 Scantlings Wasa/Kings Lynn (540), 33/6 Pulpwood Jacobstad/Kristianiafjorden (650 Favne). Paa Timecharter over Sæsonen betalles omkring 20/ pr. Std.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 à 5/9 Kronstadt, 3 d. mere Petersborg, 5/ Stockholm (3,800), 5/9 Helsingør (650), 5/ Aalborg (1,500), 4/9 Dunston/Kjøbenhavn (2,000), 3/4½ à 3/6 Hamburg (2,000—2,500), 4/10½ Rouen (1,950), 10/ Port Said (5,500). Fra Hull eller Grimsby 5/1½ Riga, 5/6 Pernau, 5/6 à 5/7½ Kronstadt, 6/6 Røkkola (1,100), 10/3 Aleksandria (5,800). Fra Firth of Forth 5/9 Kronstadt, 5/7½ Hudiksvall (1,500), 5/3 Faaborg (1,600), 5/9 Nakskov (1,200), 5/9 Kiel (2,200). Fra Cardiff eller Newport 6/ Kiel (900), 6/9 Reval (3,300), 6/6 Kronstadt, 5/ Kjøbenhavn, 7/7½ à 8/ Lissabon, Fres. 10 Algier, 11 Marseille, 8/9 à 9/3 Genua, Savona eller Livorno, 9/6 Messina eller Catania (5,500), 11/ (2,800), 8/ à 8/3 Malta, 9/ à 9/3 Port Said, 12/6 Suez, 9/ Las Palmas, 16/9 Rio Janeiro, 19/9 River Plate, 21/6 Rosario.

Skrevet den 1. Juli 1913.

Fragtmarkedet for Seilere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende fast overalt i denne Fart og Rederne stiller i flere Tilfælde større Fordringer fra Nordbotten særlig til de mindre gode Havne: Rusland har forhøjet Tilbudene for Oljekager, hvoraf der er flere Laster, medens Tyskland er mat paa Kornlaster. Vestsverig og Østnorge har flere Laster af Træ, Feldspath og Is.

Returfragter Vest fra er ligeledes faste, men nogen Forstyrrelse er indtraadt med Havnearbejderstrejken i nogle Havne paa Firth of Forth, ligesom Forholdene er usikre paa flere Havne.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland for nogle Pladers Vedkommende haft flere Kornladninger fremme, navnlig Havre, til uforandrede Rater; dette gælder Stralsund, Greifswald, Barth, Rostock, Wismar og til Dels ogsaa Rügenwalde. Königsberg og Danzig noterer vedblivende 4 M. resp. 4½ M. Rugbasis, og Memel udbyder flere Trælaster, saaledes til Stralsund, Neustadt 21 à 22 M., Harburg 24 à 25 M. samt Sveller til Flensborg 45 Pf. pr. Styk. Stettin er uforandret og uden videre Liv. Lübeck er derimod stadig aaben for Tonnage baade for Raajern, Gibs og ogsaa for Oljekager. Norge samt Sverig er uden væsentlige Forandringer. Sundhavnene begynder at udbyde enkelte Gødningslaster til andre svenske Pladser. Kjøbenhavn har for Hvede sluttet til Bandholm 12 Øre, Göteborg 14 Øre, Thisted 20 Øre samt Soyakager til Gudhjem 15 Øre.

Fra Sø og Land.

Haandbog for Averterende. Fra Aug. Wolffs Annoncebureau har vi modtaget Haandbog for Averterende (Bladkatalogets 19. Udgave). Denne Haandbog, der udsendes gratis i 10,000 Eksemplarer, indeholder adskillige Oplysninger, som kan være til Nytte for det averterende Publikum, f. Eks. en Fortegnelse over skandinaviske og udenlandske Blade og Tidsskrifter, hvor ofte disse udkommer, deres Annoncepriser m. m., samt Bureauets billigste Clichépriser.



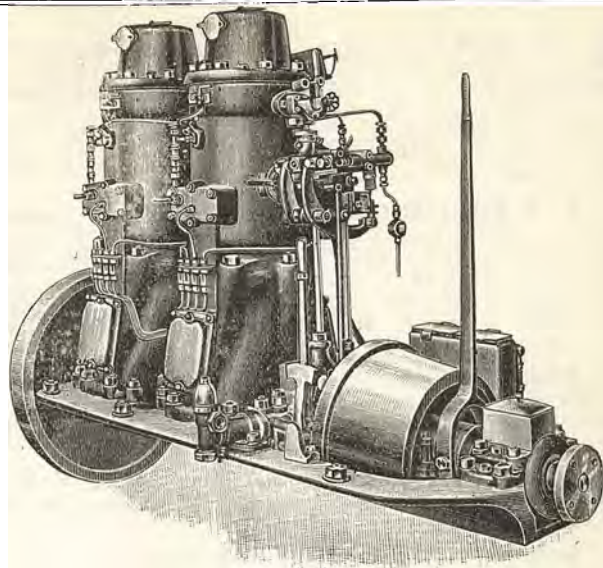
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar

Knerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, ank. Liverpool 28./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. Calais 1./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./6. — Russ, Petersen, afg. Limerick 27./6. til Campbellton. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Santa Fe 12./5. til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Grangemouth 25./6. til Kronstadt. — Michail Outehoukoff, Harboe, afg. Glasgow 23./6. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Methil 30./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 27./6. til Miramichi. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Santa Fe 8./6. til U K og Kontinentet. — Newa, Dahl, ank. Barry 24./6.

Vesterhavet. Laura, Lund, pass. Hirtshals 1./7. for Valencia. — Nordsoen, Gram, afg. Sevilla 30./6. til London. — Polly, Mathiasen, pass. l'Ouessant 1./7. for Goole. — Nexos, Basse, afg. Kristinesstad 30./6. til Barcelona. — Cito, Jepsen, ank. Brahestad 30./6. — Nautik, Nielsen, afg. Cabo da Roca 29./6. til Antwerpen. — Nora, Lauritsen, pass. Brunsbüttel 1./7. for Barcelona. — Olga, Christensen, ank. Rålsö 30./6. — Karla, Nielsen, ank. Hull 30./6. — Stella, Larsen, ank. Abo 29./6. — Rigmor, Uldall, afg. Sevilla 29./6. til Ipswich. — Fylla, Brinch, pass. Portland 29./6. for Palamos. — Ellen, Hansen, afg. Hudiksvall 28./6. til Barcelona. — Thyra, Jessen, afg. Malmö 28./6. til Hernösand. — Inger, Schiff, ank. Casablanca 27./6. — Dagmar, Skou, afg. Kjøbenhavn 28./6. til Kotka. — Bodil, Jensen, ank. Valencia 27./6. — Ulla, Hansen, ank. Kotka 27./6.

Dania. Ely, Nielsen, ank. La Rochelle 1./7. — Nelly, Schubert, pass. Dungeness 1./7. for Oslebshausen. — Fanny, Eriksen, ank. Cardiff 26./6. — Lilly, Bang, ank. Marseille 28./6. — Alexy, Sørensen, afg. Hargshamn 30./6. til Sevilla. — Dagny, Clausen, pass. Kjøbenhavn 1./7. for Palma. — Mary, Duhn, ank. Lowestoft 1./7.

Det Østasiatiske Kompagni. Annam pass. Sagres 1./7. udg. — Cathay afg. Sabang 26./6. hjemg. — Indien ank. Kjøbenhavn 28./6. — Siam ank. Kobe 29./6. udg. — Trauquebar afg. Port Said 30./6. udg. — Baudou afg. Penang 21./6. hjemg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 28./6. — Jutlan-

dia pass. Perim 28./6. udg. — Pangan afg. Antwerpen 28./6. udg. — Samui pass. Sagres 22./6. udg. — Selandia ank. Bangkok 25./6. udg. — Chumpon afg. Frederiksstad 21./6. udg. — Arabien ank. Vancouver B. C. 29./6. udg. — Kina afg. Portland Or. 29./6. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 23./6. hjemg.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 29./6. — Chassie Mærsk afg. Pernau 27./6. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 12./6. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 27./6. — Laura Mærsk afg. Huelva 29./6. — Lexa Mærsk ank. Ternuzen 26./6. — Peter Mærsk pass. Kjøbenhavn 29./6. — Sally Mærsk ank. Cardiff 27./6. — Høneborg ank. Petersborg 28./6.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Bathurst 14./6. til Bremen. — London, Bom, pass. Galata 26./6. for Marseille. — Paris, Tholander, afg. Cardiff 27./6. til Kronstadt. — Bryssel, Kaas, ank. Kaporiebucht 26./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 14./6. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Libau 23./3. — Roma, v. Thun, ank. Leith 27./6.

Havet. Fyen, Mathiesen, afg. Ghent 30./6.

Orion. Erik, Hansen, afg. Archangel 27./6. — Flindt, Hellesen, afg. Kjøbenhavn 3./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Karlsborg 18./6. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Sandvik 30./6. — Nordpol, Nielsen, ank. Ghent 28./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Natanzas 1./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sundsvall 30./6. — Svend, Schmidt, afg. Frederikshavn 1./7. — Urania, Clausen, afg. Gibraltar 29./6.

Nordsean. Nordland, Larsen, ank. Immingham 1./7. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Skagen 1./7. — Holland, Poulsen, ank. Hull 28./6. — England, Andersen, ank. Windau 27./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 29./6. — Europa, Hansen, afg. Dieppe 1./7. — Frankrig, Friis, afg. Capeltown 21./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Aquillos 1./7. — Alf, Clausen, ank. Wiborg 26./6.

Term. Gudrun, Sonnichsen, afg. Uleåborg 30./6. — Sara, Jensen, ank. Åbo 28./6. — Helene, Sørensen, pass. Helsingør 28./6. — Ragnhild, Schultz, pass. Dragør 30./6. — Valborg, Hansen, ank. Mariager 1./7. — Sjølland, Svarrer, ank. London 29./6. — Estrid, Hansen, ank. Rendsburg 29./6. — Agnete, Dam, afg. Svendborg 30./6. — Gunhild, Hansen, ank. Petersborg 26./6. — Hermia, Farup, afg. Aalborg 28./6. — Alice, Jørgensen, ank. Riga 30./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sävenäs 27./6. — Martha, Christensen, ank. Nordsundet 30./6. — Elna, Rathje, ank. Rouen 27./6. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 26./6. — Harriet, Larsen, ank. Ostende 1./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Dieppe 26./6. — Simone, Møller, afg. Åbo 1./7. — Jeanne, Olsen, afg. Piteå 30./6. — Vera, Riso, ank. Åbo 26./6. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 26./6. — Annine, Leth, ank. Archangel 1./7. — Kamma, Løffler, afg. Rouen 27./6. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./6.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Blyth 28./6. — Amalienborg ank. Libau 27./6. — Brattingsborg afg. Pensacola 19./6. — Borglum ank. Santos 22./6. — Dansborg pass. Hook 28./6. — Elsborg ank. Petersborg 25./6. — Esrom ank. Alexandria 24./6. — Flynderborg ank. Kronstadt 26./6. — Frederiksborg ank. Garston 25./6. — Guldborg ank. Kjøbenhavn 29./6. — Gurte ank. Petersborg 24./6. — Hammershus pass. Tenerife 27./6. — Harrildsborg ank. Lübeck 24./6. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 28./6. — Jelling afg. New York 24./6. — Jomsborg ank. Kronstadt 27./6. — Jungshoved afg. Vladivostok 23./6. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 27./6. — Kallundborg ank. Svilla 21./6. — Kalo ank. Huelva 16./6. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 28./6. — Kronborg ank. Huelva 20./6. — Leire afg. Tarragona 28./6. — Marselisborg pass. Las Palmas 23./6. — Næsberg ank. Kjøbenhavn 27./6. — Randelsborg afg. Dunkerque 28./6. — Silkeborg ank. Genua 23./6. — Skanderborg ank. Kronstadt 28./6. — Skodsborg afg. Newport 25./6. — Spigerborg pass. Brunsbüttel 29./6. — Stegelborg ank. Huelva 17./6. — Stjerneborg afg. Petersborg 27./6. — Søborg pass. Las Palmas 16./6. — Taarnborg afg. Jacobstad 28./6. —

Ulfsborg ank. Partington 27./6. — Uranienborg afg. Petersborg 27./6. — Vordingborg ank. Dunkerque 26./6. — Ørkild ank. Huelva 24./6.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. Stolpemünde 30./6.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 1/7. — Skinfaxe, Faber, afg. Pillau 28./6. til Riga. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Pillau 1./7.

Rossia. Generalkonsul Elissejeff ank. Gent 27./6.

Rødby Havn. Freja afg. Husum 1./7.

Æra. Energi, Jensen, ank. Bouess 26./6. — Erindring, Nielsen, ank. Calais 28./6. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 24./6.

Sejlskibe.

Svendborg. Mercur, Lund, ank. Archangelsk 24./6. — Ludvig, Brandt, ank. Port Madoc 24./6. — Mine, Nielsen, ank. Karlshamn 25./6. — Zenitha, Jensen, pass. Kjøbenhavns Red 24./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Trævemünde 25./6. — Dagny, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 25./6. — Martin, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 26./6. — Dagmar, Petersen, ank. London 26./6. — Brødrene, Jørgensen, ank. Newcastle 26./6. — I. Koføed, Andersen, ank. Carnarvon 25./6. — Newsky, Nielsen, ank. Stolpemünde 26./6. — Valdemar, Andreasen, ank. London 27./6. — H. C. Jensen, Larsen, ank. London 26./6. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Ablasterdam 26./6. — Rossing, Larsen, ank. Leith 27./6. — Helge, Nielsen, ank. Kappel 27./6. — Otto, Klug, ank. Riga 28./6. — Neptunus, Nielsen, ank. Rochester 27./6. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Gefle 25./6. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. London 28./6. — Ruth, Falentin, ank. Fjellebroen 29./6. — Brita, Jensen, ank. Göteborg 30./6. — Capella, Hansen, ank. London 30./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Dunkerque 30./6. — Adolf, Jensen, ank. Trævemünde 30./6. — Flora, Sørensen, ank. Tynemouth 28./6. — Althea, Petersen, ank. Nystad 28./6. — Vesta, Poulsen, ank. London 29./6. — Fanny, Hansen, ank. London 30./6. — Gæa, Petersen, pass. Dragør 30./6. — Fortuna, Jørgensen, ank. Charlestown 1./7. — Union, Olsen, ank. Hannefjord 30./6. — Niels Juel, Olsen, ank. St. Valery 30./6.

Æra. Amor, Hansen, ank. Larache 24./6. — Lauritz, Folmer, ank. Rønneby 24./6. — Saturn ank. Fakse Ladeplads 24./6. — Minde, Rasmussen, ank. Larvik 24./6. — Abba, Petersen, ank. Langesund 25./6. — Alf, Hansen, ank. Rügenwalde 25./6. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Maracaibo 12./6. til Hamburg. — Apollo, Albertsen, ank. Thisted 25./6. — I. Koføed, Andersen, ank. Carnarvon 25./6. — Mette, Albertsen, ank. Thorshavn 25./6. — Albertha, Krouann, ank. Mogador 26./6. — Argo, Clausen, ank. Newcastle 26./6. — Christiane, Petersen, ank. Halmstad 26./6. — Signe, Hansen, ank. Warnemünde 26./6. — Ellen, Nielsen, pass. Kjøbenhavns Red 26./6. p. R. t. Bredlington. — Dana, Boye, ank. Ceuta 26./6. — Capelle, Thjellesen, ank. Kjøbenhavn 26./6. — Marianne, Petersen, ank. Trævemünde 26./6. — Christine, Rasmussen, ank. Sølvesborg 26./6. — Adele, Weber, ank. Rønne 27./6. — Arken, Andersen, ank. Swinemünde 26./6. — Vega, Petersen, ank. Swinemünde 26./6. — Svalen, Rosenbeck, ank. Lohals 27./6. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 27./6. — Neptun, Skals, ank. Rønneby 27./6. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 26./6. — M. Hay, Petersen, ank. Daglykke 26./6. — Hosanne, ank. Lohals 26./6. — H. C. Grube, Svane, afg. Trinidad 26./6. — Thor, Petersen, pass. Dungeness 24./6. for østg. — Caroline, Kock Rasmussen, pass. Cuxhaven 28./6. p. R. t. Maracaibo. — Fremad, Stegmann, ank. Egersund 28./6. — Salus, Andersen, ank. Reyharbor 27./6. — Salvador, Sand, ank. Dieppe 28./6. — Bertha, Madsen, ank. Libau 28./6. — Venus, Weber, ank. Riga 28./6. — Duch, Hay, ank. Rønneby 27./6. — R. Fabricius, Hansen, ank. Oporto 27./6. — Debora, Rasmussen, ank. Fecamp 28./6. — Hertha, pass. St. Catherines Point 25./6. p. R. t. Rabat.

Rønne. Hermod, Larsen, ank. Kjøbenhavn 23./6. — Provon, ank. Stågsund 23./6. — Freja, ank. Wisnar 26./6. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 28./6. — Kastor, Møller, ank. Stockholm 28./6.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912 (Fortætt.) — Kjøbenhavn, den 3. Juli 1913. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Afdød bekendt Redningsmand. — Vejrovsigt over Nordatlantikerhavet for Juli Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

————— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —————

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALTY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

Reservekadetskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i § 56 i Lov af 30te September 1909 om Søværnets Ordning vil der blive afholdt en Reservekadetskole ved Søværnet.

Skolen består af 3 Afdelinger.

Eleverne i Skolen kaldes Reservekadetter af 2den og 1ste Klasse.

Som Reservekadetter af 2den Klasse optages dertil egnede Skibsførere og Styrmand, der ifølge den gældende Lovgivning har Ret til Fart som saadanne paa større Skibe og paa længere Rejser, og som ikke er over 28 Aar.

Under Skolen lønnes og uniformeres Reservekadetterne. Uddannelsestiden, der tidligere varede i 9 Maaneder, er nu forkortet til ca. 8 Maaneder og finder Sted fra 1. September til omkring Midten af Maj, til hvilket Tidspunkt Reservekadetterne normalt kan forvente at blive udnævnte til Reservelejtninger.

Opmærksomheden henledes paa,

at Reservekadetterne under Uddannelsen kun tilbringer den første Maaned i Land (paa Søværnets Kaserne), medens de i Resten af Uddannelsestiden er udkommanderede med et af Vinterstyrkens Skibe eller med Artilleriskolernes og Torpedoskolernes Fartøjer,

at Udnævnelsen til Reservekadet af 1ste Klasse normalt vil finde Sted den 1ste April efter Afslutningen af Skolens 2 første Afdelinger, og

at samtlige Reservekadetter ved Antagelsen forpligter sig til efter Udnævnelse til Reservelejtning at gøre Tjeneste som saadan ved Søværnet fra Udnævnelsesdatoen i ca. 5 Maaneder. I Vintermaanederne vil der kun forblive et mindre Antal Reservelejtninger til fortsat Tjeneste, og kun for saa vidt dette anses for nødvendigt.

De Skibsførere og Styrmand, der ønsker Optagelse paa Skolen, vil have at indsende en egenhændig skreven Anmeldelse til Chefen for Orlogsværftet inden føstkommende 15de August og vedlægge Søfartsbog med Oplysning om Alder og Stilling i Rullen, Eksaminationsbeviser, samt Bevis som Skibsfører eller Styrmand og endvidere Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Forinden August Maanedes Udgang tilstilles der de Ansøgere, som tormenes at kunne komme i Betragtning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted, hvor de vil have at give Møde for at underkastes Lægeundersøgelse. Efter Udfaldet af denne tages først endelig Bestemmelse om Antagelsen.

Orlogsværftet, den 1. Juli 1913.

G. H. R. Zachariae.

E. Olrik.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6. Tel. 7516.

Hill-Madsen[®]

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Roden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtare 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.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Føregt Fart uden større Hestkraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Rolligere Aktionsævne for Krige-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

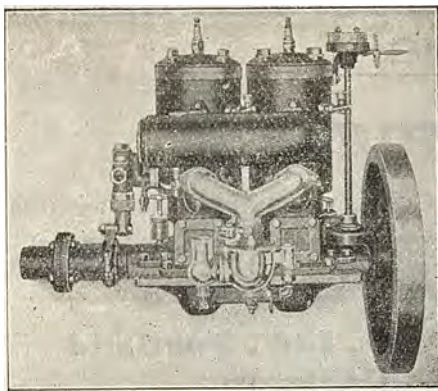
Bygnings-Udgifter. Bedre Styreevne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søslib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.



BAADMOTOREN Erd

Quality
Nutidens bedste Motor,
er nu repræsente-
ret i Danmark.

Gundestrup
Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 71 77
Specialitet: Hjælpe-motorer
til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa
Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvehod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskresen. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

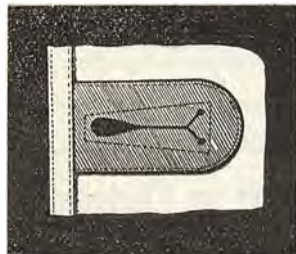
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon / 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindslev, Vestergade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon-Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1^o. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42.

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

ZOOB. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014. F. Nielsons Søn Tlf. 2014
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens



Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nyborggade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekliperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladepuds. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladepuds
Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Telegramadr.
„Smith.
Cronstadt“

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Forlang

overalt



Mejeriet Pasteur

Odense,
Danmark.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 8
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Pristiliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielson,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

C. Ring Andersen

Job. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Væksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tigr.-Adr.: Skibsbauken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Juli 1913.

20. 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
 Davla Farver - Bitumen Paint
 Slanger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerops
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
 kendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: „Palle“
 = 40 Kr. =
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eff.
 Solvortet 4. Telf. Øbro 1518 y.

Adr.:
 Toldbod-
 vej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. 8.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedle.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

KELVIN & JAMES WHITE
 Glasgow.
 Nautiske Præcisionsinstrumenter
 af verdensanerkendt høj Rang.
 ENE-AGENT for Skandinavien:
CORNELIUS KNUDSEN
 Kjøbenhavn,
 der fører stort Lager og
 sender Literatur og Overslag.



Københavns Uddampnings- og
Desinfektionsanstalt. **NIELS**
 Vesterbrogade 25 **JENSEN**
 Telf. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Mol i Mobler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaar i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tøjet. Hentes og bringes samme Dag.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Alt Skibsarbejde udføres**
 Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**
Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

BØCKMANN & NIELSENSkibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt.
Christiansholm, København C. — Telefon 8659.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadslougværks-Fabrik
RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Frilager

Toldboden.

BRD. OSTERMANN-PETERSEN.
Cigaretter - Tobakker - Vine
til en gros Priser.Telefon
Palæ 920. **Sct. Annæ Plads 10.** Telefon
Privat Nora 795 x.

Remingtons

Factura- og Bogholdermaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 309 1.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør**St. Regnegade 12—16, København****Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter**

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny. Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Assuranceforeningen „SKULD“

*Christiania*overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.**

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.
MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

A/s Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. **Telegram: „Værftet“.**— — — Nyeste Udmærkelse for — — —
STØVSUGEREN „NILFISK“.**GULD MEDAILLE**

paa Verdensudstillingen i Gand.

„NILFISK“ er Verdens bedste Støvsuger.

FISKER & NIELSEN, Peter Bangsvej 30. Kbhvn. F. Tlf. 9650.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantører i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

Paa Møde den 2. d. M. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Konsul i Ponce (Porto Rico). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Konsul i Georgestown (Britisk Guiana). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Nedlæggelse af Vicekonsulatet i Nuevitas (Cuba). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende Lempelser i Bestemmelserne om Lodspligten under Bugsering. — Sagen diskuteredes af Repræsentationen.

Skrivelse fra Samme med Andragende fra Bestyrelsen for »Aktieselskabet Ny Kalkbrænderi« om Dispensation fra Bestemmelserne i Bekendtgørelse om Skibes Forsyning med Lægemidler, med Hensyn til de Selskabet tilhørende i Andragendet nærmere angivne Sejlskibe. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme med et fra det kgl. Gesandtskab i Kristiania fremsendt Eksemplar af »Sjøfartsdirektørens Utkast til nye bestemmelser om mandskapets boligforhold ombord«. — Sagen sattes i Cirkulation.

Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Nedlæggelse af det danske Vicekonsulat i Brake. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Oprettelse af et dansk Vicekonsulat i Byen Riohacha i Republiken Columbia. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Samme angaaende ny engelske Signaler mellem Skibe, der bugserer og Skibe, der bugseres. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 10. Juli 1913.

Vi gengav i vor sidste Nummer en Resolution, som med Enstemmighed blev vedtaget paa Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling paa Finse Hotel i Norge den 29. Juni d. A., og i hvilken det udtales, at man maa anse Retten til at opbringe fjendtlige Undersaatters Ejendom til Søs som en forældet Levning fra svundne Tiders Barbari i Strid med Civilisation og vor Tids Udvikling af Samfærdigheden til Søs. Endvidere udtaler man, at af Hensyn til det internationale Handelssamkvem paa Søen bør alene Genstande og Varer, der direkte kan benyttes til Krigsøjemed, altsaa navnlig Vaaben og Ammunition, anses som Krigskontrebande.

Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse anmodes derfor af Generalforsamlingen om, overfor de skandinaviske Landes Regeringer at fremhæve Nødvendigheden af, at disse Reformers fremmes hurtigst muligt ad traktatmæssig Vej.

Efter vor Formening maa alle Venner af Lov og Ret paa Søen være Nordisk Skibsrederforening taknemlig fordi den ved ovennævnte Resolution har slaet til Lyd for dette vigtige Spørgsmaal og paany henledet de søfarende Nationers Opmærksomhed paa, at her er et svagt Punkt i de internationale Overenskomster, som trænger til en tidssvarende og snarlig Ordning.

Ved Pariserdeklarationen af 1856, der bestemmer, at neutralt Flag dækker fjendtlig Ladning, som ikke er Krigskontrebande, er der ganske vist gjort et Forsøg paa at bringe Søkrigen ind under mere humane Former, men herved sker Retten dog ikke Fyldst, og saalænge den enkelte krigsførende Magt alene ud fra egne øjeblikkelige Interesser kan fastsætte, hvilke Varer og Genstande den agter at behandle som Krigskontrebande, bliver Vilkaarligheden for stor, og Retten sidder som hidtil nærmest i Spydstagen som en Fare, for den internationale Samhandel og private Folks Ejendom.

Saalænge Havenes Behersker, England, ikke kan vindes for en Revision af Pariserdeklarationen eller vil gaa med til en international Overenskomst, der respekterer fjendtlige Undersaatters private Ejendom og én Gang for alle fastsætter, hvad der under enhver Søkrig skal betragtes som Krigskontrebande og hvad ikke, kan Chancen for denne retfærdige Sags Gennemførelse maaske synes tvivlsom, men den første Begyndelse til at opnaa en tidssvarende Ordning er jo foreløbig, at Spørgsmaalet bliver sat paa Dagsordenen og bliver drøftet mellem de søfarende Nationer. Ogsaa i England findes der sikkert mange rettænkende Mennesker, som kunde ønske at medvirke til en heldig international Ordning af dette vigtige Spørgsmaal, hvilket maaske netop bedst kan bringes paa Bane af de mindre Magter. Det vilde være en Ære for de tre nordiske Riger og et Baand mere til at knytte dem sammen, hvis det blev dem forundt i Fællesskab at give Stødet til en saadan Reformers Gennemførelse, og hvorvel de jo kun repræsenterer en ringe Magt i sømilitær Henseende, saa yder deres samlede Handelsflaader dog et saa væsentligt Bidrag til Verdenshandelens Varetransport paa Havene, at de med god Grund kan fremsætte deres Mening om en Sag af saa vidtrækkende international Betydning.

En ny Balkankrig. Athen, 6. Juli. I Anledning af de krigerske Forviklinger med Bulgarien har Marineministeriet givet Ordre til at undersøge alle Handelsdampere, som man formoder har Krigskontrebande om Bord.

Den græske Regering har erklæret Blokade overfor den thrakiske Kyst mellem Enos og Strumaflodens Munding. Neutralt Skibe, der befinder sig i de blokerede Havne, kan frit afsejle i Løbet af 24 Timer. Endvidere har Regeringen givet Ordre til, at neutralt Skibe, der er bestemt til en bulgarsk Havn ved det sorte Hav, skal undersøges efter Krigskontrebande.

(Ritz. Bur.)

Strejken i Leith. Leith, 3. Juli. Havnearbejderstrejken her omfatter allerede 7,000 Mand og har bredt sig til flere andre Havne ved Firth of Forth, i hvilke der allerede strejker 1,500 Mand. Virkningen af Strejken paa Kulforsyningen er meget alvorlig. Over 10,000 Kularbejdere i Lothians i Sydskotland er allerede uden Arbejde.

(Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Saloniki, Kavala og Doiran i Makedonien er erklæret for smittet af Kolera.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912.

(Fortsat.)

Repræsentationen har overfor Søfartsministeriet udtalt, at den for sit Vedkommende ikke nærer noget Ønske om, at den danske Regering lader sig repræsentere ved den internationale Marine- og Hygiejneudstilling, der agtes afholdt i Genua fra Oktbr. 1912 til Juli 1913.

Repræsentationen har overfor samme Ministerium udtalt sig om Spørgsmaalet om Betimeligheden af at træffe Foranstaltninger til Udarbejdelse af ensartede og praktiske Regler for Udstedelsen af Oprindelsescertifikater for saavel danske til Eksport bestemte Varer som for transiterede fremmede Varer.

Repræsentationen har endelig til samme Ministerium afgivet Erklæring betræffende et af det russiske Tolddepartement udstedt Cirkulære, angaaende Anerkendelse af fremmede Skibes Maalebrev i russiske Havne og Beregningen af Havneafgifter dersteds i Forhold til disse.

(Meddelelser til Repræsentationen).

Blandt de Meddelelser af forskellig Art, som Repræsentationen har modtaget i Aarets Løb og som enten er tagne til Efterretning for Medlemmerne, offentliggjorte eller meddelt de særlig interesserede Organisationer, skal anføres følgende:

Udenrigsministeriet oplyser, at Betegnelsen »St. Ybes« for Byen »Setubal« ikke kendes af Postfunktionærerne i Portugal, saaledes at Breve, adresserede til St. Ybes, Portugal, i mange Tilfælde ikke gaa direkte til deres Bestemmelsessted. Adressen Setubal bør derfor anvendes, saafremt det skal undgaas, at Breve enten forsinkes betydeligt eller muligvis aldeles ikke kommer Adressaterne i Hænde.

Mellem den danske og den norske Regering er der truffet følgende Aftale:

Fra 1. April 1912 at regne skal danske Søfolk, som farer med norske Skibe eller afmønstres fra saadanne paa de norske Konsulater i Antwerpen, Marseille, Genua, London, Hull, Leith, Liverpool og Newcastle o/T. uden Vedlæg kunne indbetale Penge, der er bestemt til Hjemsendelse til Danmark, til nævnte Konsulater, der vil have at sende Pengene til det paa Stedet værende danske Konsulat til videre Besørgelse. Fra samme Tidsrum at regne skal paa tilsvarende Maade norske Søfolk, som farer med danske Skibe eller afmønstres fra saadanne paa de danske Konsulater i de nævnte Byer,

kunne indbetale Penge til disse Konsulater til Oversendelse til de norske Konsulater sammesteds.

I Begyndelsen af 1911 indeholdt den russiske Presse Meddelelser om, at det russiske Handelsministerium havde forelagt Ministerraadet et Lovforslag angaaende Indførelse af Præmier for Bygning af Skibe og om Ophævelse af den ved Lov af 1. Juli 1908 hjemlede Toldfrihed for Skibe, indførte til Rusland.

Det har imidlertid vist sig, at det sidst anførte Punkt i disse Meddelelser ikke er blevet til Virkelighed, idet der vel under 3. Juni/21. Maj 1912 er vedtaget en Lov om Præmiering af Skibsbyggeri i Rusland, men en Bestemmelse i denne Lov forlænger tværtimod Gyldigheden af den nævnte Lov af 1908 angaaende Toldfrihed til den 1. Januar 1928.

I Anledning af Hjemsendelse af en nødlidende dansk Sømand fra Japan har Udenrigsministeriet advaret stærkt imod Afmønstring eller Rømning af hvide Søfolk i Japan eller andre østasiatiske Lande, naar de paagældende ikke har Midler til at bære deres Hjemrejse, thi de blive ofte henvist til at bjerge Livet ved Belleri eller Løsgængeri.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen modtaget et den lovgivende Forsamling i Belgien forelagt privat Forslag til Lov om Oprettelse af en Disciplinarret for Handelsmarinen, hvilket har været Genstand for Drøftelse paa flere Møder.

Ved Forordning af 13. Juli 1911, der traadte i Kraft den 1. Januar 1912, er der indført forskellige Ændringer — væsentligst Skærpelser — i de svenske Mønstringsforhold, ogsaa vedrørende Mønstring paa andre Nationers Skibe af svensk Mandskab i svensk Havn.

Disse Ændringer gaar i Hovedsagen ud paa, at al Mønstring af svensk Mandskab i svenske Havne skal finde Sted ved den lokale Mønstringsautoritet (Sømandshus, hvor saadant findes, ellers Magistratssekretær, hvor saadan findes, ellers Toldforvalter) og al anden Mønstring kan erklæres for ugyldig.

Repræsentationen har modtaget Eksemplarer af den amerikanske Lov om Panama-Kanalen,

indeholdende Regler om Kanalzonens Administration og om Afgiften for at passere Kanalen, samt et af Præsident Taft i Anledning af Lovens Underskrift udsendt Memorandum.

Repræsentationen har fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget en af Udenrigsministeriet udfærdiget Skrivelse, betræffende Introduktioner til tyske Myndigheder.

I denne Skrivelse udtales det ønskelige i at lade alle Introduktioner til fremmede Myndigheder — thi det samme gælder for de fleste europæiske Lande — baade Rigs- og Landsmyndigheder, Statsmyndigheder saavel som til kommunale Myndigheder gaa ad diplomatisk Vej.

Det henstilles, at Andragender i saa Henseende indsendes til Udenrigsministeriet i saa god Tid, at der kan rettes en Note til det fremmede Udenrigsdepartement, med de for Introduktionen nødvendige Oplysninger om de Institutioner, den paagældende maatte ønske at bese o. s. v. I modsat Fald vil Gesandtskabet ikke ad den officielle Vej kunne udvirke den ønskede Tilladelse, og saa vel Udenrigsministeriet som Gesandtskabet maa da til deres Beklagelse erklære sig ude af Stand til at kunne hjælpe den paagældende.

Fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at Foreningen har foranlediget, at »Svendborg Søassurance« i Svendborg og Søassuranceforeningen »Ærø« i Marstal ved Cirkulærer har henledet deres Medlemmers Opmærksomhed paa det rejste Spørgsmaal om Foranstaltninger, der kan modvirke saadanne Havarier, som til Dels foranlediges ved Tilstopning af Skibspumperne ved Korn fra Ladingen.

Fyr- og Afmærkningsforhold (derunder Signalvæsen).

I Anledning af et af Ministeriet fremsat Forslag om Indførelse af Signaler for Skibe, der føler sig forulempede af Søgelys ved Indløbet til befæstede Havne, har Repræsentationen udtalt, at den kan tiltræde det paagældende Forslag, der er i Overensstemmelse med de i England i saa Henseende trufne Foranstaltninger.

I sin Besvarelse har Repræsentationen imidlertid tilføjet, at Spørgsmaalet om Signaler for Søgelys fra Skibe er blevet fremdraget under Sagens Behandling og at dette Spørgsmaal mulig bør tages under Overvejelse.

Til Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen afgivet Erklæring angaaende et Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« om, at der maa blive foretaget forskellige Ændringer paa

Fyrvæsenets Omraade, af hvilken det fremgaar, at Repræsentationen i det væsentlige kan slutte sig til de af Marineministeriet imod de paagældende Ændringer fremsatte Bemærkninger; kun med Hensyn til et af de fremdragne Spørgsmaal, der vedrører ubelyste Broer i Hjarnø-sund, har Repræsentationen anført, at disse sikkert rumme en Fare for Sejladsen, og man har derfor anmodet Ministeriet om at foranledige, at der om muligt ved Henstilling til de paagældende Kommuner — selv om der ikke kan paalægges disse nogen Forpligtelse i saa Henseende — søges tilvejebragt en passende Belysning af de omhandlede Broer.

Repræsentationen har afgivet Betænkning overfor Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Udkast til Forandringer i de nu gældende Regler for Afmærkning af Vrag m. m. i de danske og svenske Farvande, udarbejdet af den svenske Lodsstyrelse paa Grundlag af Forhandlinger, førte mellem denne og Marineministeriet samt nogle af dette Ministerium til Udkastet knyttede Forslag til Ændringer.

Paa Foranledning af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« behandlede Repræsentationen i 1911 Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen af en mere hensigtsmæssig Belysning af Indsejlingen til Vejlefyord; men Sagen udsattes indtil der gennem den nævnte Forening var tilvejebragt Oplysning om Vejle Kommunes Stilling til Spørgsmaalet om en Forbedring af Træskohage Fyr.

Der er nu til Foreningen indgaaet Meddelelse om, at Vejle Byraads Havneudvalg efter Forhandling med Fyrdirektøren har vedtaget — under Forbehold af vedkommende Ministeriums Samtykke — at forhøje Fyret paa Træskohage ca. 2 eventuelt 4 m.

Angaaende et af Marineministeriet fremsat Forslag om Flytning af Fyrskibet »Graadyb« af Hensyn til dets Sikkerhed har Repræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Betænkning, i hvilken det udtales, at de af Repræsentationen indhentede Erklæringer gaa ud paa, at en saadan Flytning ikke vil forøge Fyrskibets eller Navigeringens Sikkerhed. Saafremt Marineministeriet imidlertid maatte bestemme sig til at flytte Fyrskibet, maa Repræsentationen anbefale det af Fyrdirektøren stillede Forslag om at flytte det ca. 2½ Sm. længere ud.

I denne Anledning har Repræsentationen senere haft til Erklæring et Andragende fra »Det store nordiske Telegraf-Selskab« om eventuel Forandring i den trufne Bestemmelse angaaende Fyrskibets nye Position af Hensyn til Selskabets fransk-danske Telegrafkabel, hvilket Andragende Repræsentationen ikke har set sig i Stand til at anbefale.

(Fortsættes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

I Anledning af Afsnittet F y r, V a g e r e m. m. udtalte Sekretæren: Fællesrepræsentationen har meddelt, at Marineministeriet kun er gaaet ind paa at sætte en Vager paa Skrams Flak. De andre Ønsker har man ikke faaet opfyldt. Bestyrelsen beklager, at man saaledes ikke faar den ønskede Prik paa Avernakø. Ligeledes beklager Bestyrelsen, at Foreningens længe nærrede Ønske om Oprettelse af et Par Ledefyr paa Bjørnø, der kunde føre ind til en sikker Ankerplads, endnu ikke er opfyldt.

Ved Afsnittet Lodsning under Bugsering bemærkede

Sekretæren: De Herrer vil paa Deres Pladser have fundet en Afskrift af en Skrivelse fra Lodsdirektøren om nogle Læmpelser, Marineministeren har fastsat.

Kanalfoged H a n s e n, Odense: Jeg har ikke set nogen Skrivelse om Læmpelser, men jeg vil blot sige, at denne Sag er gammel. Det er nu 10 Aar, siden vi fik ny Lodstakster, og den uretfærdige, meningsløse Ordning med Hensyn til Lodsning under Bugsering har tidt været paa-talt gennem Foreningen. Det er meningsløst, at en Skibsfører, han være nok saa kendt i Farvandet, skal tvinges til, naar hans Skib er over 80 Brutto-Tons, at tage Lods og betale Lodspenge og Landsætningspenge. Det er jo endog saa, at naar en gammel Lods selv køber Skib, skal han, i Tilfælde af at Vinden er imod, saa at han maa bruge Bugserbaad, tage Lods om Bord. Man skulde synes, at de Herrer, som har med den Sag at gøre, naar de blev gjort opmærksom paa saadanne Forhold, vilde skynde sig at skaffe en bedre Ordning. Vi kan ikke vente, at Lods-erne selv skal sige, at det er forkert. Selvfølgelig tager de imod Fortjenesten, og det kan vi ikke fortanke dem i. De Herrer, som bor i andre Byer, ser maaske ikke saa godt Uretfærdigheden deri, men vi, som bor i Odense, hvor der skal bruges Bugserbaad gennem Kanalen, naar Vinden ikke er god, ser det meningsløse i, at der saa skal tages Lods. De stakkels Skibsførere krymper sig derved og venter den ene Dag efter den anden for at se, om Vinden ikke skulde forandre sig; de er godt nok kendte, men de maa dog ikke sejle uden Lods. Jeg vilde meget gerne, at der blev lagt yderligere Pres paa for at faa det Forhold ændret.

Sekretæren: Som det oplyses i Aarsberetningen, er der ved den sidste Lov om Lods væsnets Ordning givet Marineministeriet Bemyndigelse til forsøgsvis at indføre Læmpelser i Lodspligten under Bugsering, i alle Farvande for mindre Sejlskibe, og i bestemte Farvande for visse Klasser af Skibe.

I Henhold til denne Bemyndigelse er der fra Marineministeriet gennem Lodsdirektøren fremkommet Regler om nogle Læmpelser. Jeg vil nu gerne høre, om De Herrer har samme Opfattelse af disse Læmpelser som jeg. Den paagældende Skrivelse lyder saaledes:

»Lodsdirektøren,
Kjøbenhavn i Juni 1913.

Under Henvisning til de Forhandlinger, der har været plejet angaaende nærværende Sag, kan jeg herved meddele Dem, at Marineministeriet i Henhold til den ved Lodslovens § 31 givne Bemyndigelse forsøgsvis har fastsat følgende Læmpelser i de nugældende Bestemmelser for Lodspligten under Bugsering fra den 1ste Juli d. A. at regne, idet det vil være at bemærke, at disse Læmpelser kun er gældende, saafremt det bugserende Fartøj er et til Slæbning indrettet Fartøj, der til Fremdrivning benytter Damp- eller anden Maskinkraft af 20 effektive Hestekræfter eller derover:

1. Alle Fartøjer (Skibe, Pramme, Lægtre eller lignende) er fritaget for Lodspligt under Bugsering i følgende Tilfælde:
 - a. fra en Anker- eller Fortøjningsplads til en anden inden for samme Havn.
 - b. Ved Ind- og Udpassage af den Havn, hvori de er hjemmehørende, naar de bugseres af eget Rederis Fartøj.
2. a. Naar Sejlskibe tilkalde Lods, betaler det bugserende Skib kun Lodspenge, naar det har ønsket Lods til egen Vejledning.

b. Sejlskibe under 100 Brutto Register Tons er fritagne for Lodspligt under Bugsering, med mindre de i et bestemt Farvand er underkastede Lodstvang.

3. Naar i Grønsund Lods ikke benyttes under Bugsering af Dampskibe, Lægtre og Pramme, og der i Henhold til Lodslovens § 31 gøres Ansvar gældende under Henvisning til §§ 12 og 13, gælder dette kun $\frac{2}{3}$ af de paagældende Lodspenge.

G. H o l m.

Nu kan jeg ikke forstaa bedre, end at Læmpelserne gælder kun, naar Bugserfartøjet er paa 20 Hestekræfter eller derover. Det er Basis for Læmpelserne. Kan det opfattes anderledes? Jeg kan ikke faa andet ud deraf, endskønt det synes højt mærkeligt. Der siges altsaa under 1. a., at under Forudsætning af, at Bugserfartøjet har den nævnte Størrelse, er alle Fartøjer fritaget for Lodspligt under Bugsering fra en Anker- eller Fortøjningsplads til en anden indenfor samme Havn. Det er en lille Læmpelse, men den vil have meget lidt at betyde for os. Derimod vil den have meget at betyde i Kjøbenhavn, hvor man altsaa kan foretage Flytninger indenfor Havnen uden at skulle benytte Lods. Endvidere er i Følge 1. b. alle Fartøjer fritaget for Lodspligt ved Ind- og Udpassage af den Havn, hvori de er hjemmehørende, naar de bugseres af eget Rederis Fartøj. Det er klart, at den Bestemmelse faar Sejlskibene ikke Gavn af, da Sejlskibsrederierne ikke har egne Bugserfartøjer. Derimod faar den Betydning i Kjøbenhavn for Lægtrefart. I Følge 2. a. skal, naar et Sejlskib tilkalder Lods, det bugserende Skib kun betale Lodspenge, naar det har ønsket Lods til egen Vejledning. Det er selvfølgelig en Læmpelse. I Følge 2. b. er Sejlskibe under 100 Brutto Tons fritagne for Lodspligt under Bugsering, med mindre de i et bestemt Farvand er underkastet Lodstvang. Her er det, at Bestemmelsen om, at Bugserfartøjet skal være paa 20 Hestekræfter eller derover, faar særlig Betydning. Jeg kan ikke læse bedre end, at Bestemmelsen om, at Bugserfartøjet skal holde 20 Hestekræfter, for at Fritagelse for Lodspligt kan indtræde, vil blive gjort gældende for Skibe lige op til 100 Brutto Tons, men saa indtræffer der det mærkelige, at denne Bestemmelse kommer til at omfatte ogsaa de Sejlskibe under 100 Tons, som i Øjeblikket er fritaget for Lodspligt. Under 3. siges der, at naar i Grønsund Lods ikke benyttes under Bugsering af Dampskibe, Lægtre og Pramme, og der gøres Ansvar gældende i Henhold til Lodsloven, gælder det kun $\frac{2}{3}$ af Lodspengene. — Marineministeriet fik en Bemyndigelse til at indføre Læmpelser for visse Farvande og for visse Klasser af Skibe. Det er altsaa de Læmpelser, vi har faaet. Skulde vi have nogen Læmpelse af større Betydning, saa skulde det, som vi har bemærket i vort Forslag, bestaa i en Forhøjelse af Tons-Grænsen for de ikke lodspligtige Skibe. Det var den eneste Maade, hvorpaa vi kunde faa en virkelig Læmpelse. Tons-Grænsen er altsaa sat op til 100 Register Tons. Jeg gør endvidere opmærksom paa det besynderlige i den sidste Bestemmelse, der siger, at hvis der ikke benyttes Lods i Grønsund, skal Fartøjet slippe med at betale $\frac{2}{3}$ af Lodspengene. Et Fartøj, som i Følge Lodsloven er lodspligtigt, og som hører til de under Punkt 3. nævnte, kan altsaa ved at omgaa Lodsloven slippe for at betale den ene Trediedel af Lodspengene. Men er Fartøjet et Sejlskib, saa det ikke kommer ind under Bestemmelsen under Punkt 3., vedbliver det altsaa at falde ind under Bestemmelserne i den nugældende Lodslov og skal altsaa ikke blot betale de fulde Lodspenge men ifalder, hvis det undlader at kalde Lods en Strafbøde i Følge §§ 12 og 13 af op til et halvt Hundrede Kroner. Det er en mærkelig Forskel. Et tysk Lægterselskabs Fartøjer kan altsaa ved at undlade at sætte Signal efter Lods slippe for at betale $\frac{1}{3}$ af Lodspengene, men gør et dansk Selskab paa over 100 Brutto Tons det samme, kommer det til at betale fulde Lodspenge og ifalder Straf. Det synes ganske kuriøst.

Kanalfoged H a n s e n, Odense: Jeg vil gerne spørge, hvorledes Udtrykket i Lodsdirektørens Skrivelse under 1.: »fra en Anker- eller Fortøjningsplads til en anden inden for samme Havn« skal forstaaes. Jeg tager som Eksempel

et Skib, der skal op til Odense, og som ankrer nede i Fjorden og derfra lader sig slæbe op til Odense. Vor Slæbedamper er paa 50 Hestekræfter, saa hvad den angaar, er der intet i Vejen for Fritagelsen. Men vil et Skib som det af mig nævnte være fritaget for Lodspligt?

Sekretæren: I vort Forslag til Lempelser havde vi anbefalet, at Lodspligt under Bugsering inden for et og samme Havneområde bortfaldt. Derved vilde Fritagelsen blive mere udvidet; men det Forslag er ikke blevet optaget. Nu gælder Fritagelsen kun for Bugsering indenfor samme Havn. Det kan kun forstaaes paa den Maade. (Kanalfoged Hanssen: Det har ikke meget at sige). Nej, det har ikke meget at sige for os.

Mægler H. A. Hanssen, Thuro: Da jeg har haft den tvivlsomme Fornøjelse i sin Tid at være Repræsentant for Sejlskibsinteresserne under Forhandlingerne om Ændring i Lovbestemmelserne om Lodsning under Bugsering, vil jeg tillade mig at udtale et Par Ord om Sagen. I Kommissionsindstillingen af Oktober 1909 stod alle Parter enige. Lodsernes Repræsentant, Repræsentanterne for Dampskibs- og Lægterforeningerne og for Sejlskibene stod fuldstændige enige om et Forslag, som blev indgivet til Marineministeriet den 10. Oktober 1909. Videre kom det imidlertid ikke. Paa Forespørgsel til Lodserne, om de vilde slutte sig dertil, blev der allevegne fra svaret ubetinget Nej. Det kunde de ikke, fordi, som ganske naturligt er, naar der til Lettelse for Skibene skulde gøres en Ændring i den bestaaende Lov, vilde en saadan Ændring betyde en Nedgang i Lodsernes Indtægter. Denne Lodsernes Modstand mod Forslaget tog Marineministeriet sig til Efterretning; det fandt stor Betænkelighed ved at tiltræde det Forslag, der som før bemærket var indstillet af alle tre Sider i Kommissionen. Senere er der ført Forhandlinger dels med Lodsinspektøren, dels med Lodsdirektøren, dels med Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvad jeg fandt absolut korrekt. Der er ogsaa forhandlet med Dampskibsrederi-Foreningens Repræsentant. Resultatet er nærmest blevet en Afvisning af Sejlskibsredernes Fordringer om Lempelse i Lodspligten under Bugsering. Der er for Øjeblikket indgivet to Forslag henholdsvis fra Dampskibsrederi-Foreningen og fra Sejlskibsrederi-Foreningen, men de afviger saa betydeligt fra hinanden i Henseende til saavel de midlertidige som de vedvarende Lettelser, at jeg ikke synes, det ser lyst ud. Man maa huske paa, at vor Lodslov hviler paa Grundlaget: Lodsfrihed. Men de Undtagelser, der er gjort, forrykker det oprindelige Grundlag for Loven, idet de paalægger Lodstvang blandt andet under Bugsering. Vi har som foreløbige Lempelser foreslaaet følgende:

- 1) at Lodspenge for det bugserende Skib kun betales, naar dette har tilkaldt Lods til egen Vejledning,
- 2) at Tons-Grænsen for de ikke lodspligtige Skibe forhøjes til 150 Brutto-Tons.

Jeg indskyder her, at Kommissionsforslaget, hvorom der var Enighed, havde sat Grænsen ved 225 Brutto-Tons. Her er vi altsaa gaaet ned til 150 Tons for at imødekomme saa meget som muligt. Foreningen for mindre Skibe har andraget om at faa Grænsen forhøjet til 100 Tons: det er ganske naturligt, at den ikke søger at faa Grænsen sat højere, da den jo ikke optager Skibe paa over 100 Brutto-Tons.

Endelig har vi foreslaaet:

- 3) at Lodspligten under Bugsering indenfor et og samme Havneområde bortfalder. Det er disse tre Punkter Sejlskibsrederi-Foreningen har foreslaaet. Sammenligner man dem med de i Lodsdirektørens Skrivelse anførte Lempelser, vil man se en betydelig Forskel. Tons-Grænsen for ikke lodspligtige Skibe er sat ned til 100 Tons i Stedet for 150, og der er knyttet den Betingelse dertil, at det bugserende Fartøj er paa 20 Hestekræfter eller derover. Dernæst sættes der — som Kaptajn Minor Rasmussen har nævnt — ligefrem Præmie paa at bryde Lodsloven. Jeg finder overhovedet, at de Lem-

pelser, som meddeles os ved Lodsdirektørens Skrivelse, aldeles ikke vil hjælpe os.

Naar jeg skal udtale min Mening om, hvorledes Udsigterne er, maa jeg sige, at mine Forhaabninger er meget smaa. Vi har egentlig ikke, skønt der er blevet arbejdet med al mulig Kraft, faaet noget rimeligt Medhold fra Autoriteternes Side. At Lodserne saa meget som muligt modsætter sig vore Ønsker, kan man godt forstaa; det er ganske naturligt. Men vi ved jo ogsaa, at i mange Havne er Lodsernes Indtægter meget store. Jeg tror imidlertid ikke, at de af os foreslaaede Ændringer vilde, hvis de blev indført, bringe Lodsernes Indtægter nævneværdigt ned. Thi for det første lager vore Kaptajner, som befarer Nord- og Østersøen i al Almindelighed Lods — dog naturligvis bortset fra Førerne af smaa Fartøjer. Men naar Forholdet er det, kan det ikke ses, at Ændringerne vil medføre nogen væsentlig Mindreindtægt for Lodserne. Men Frihed bør vi have, og det har vi ikke. Det ser ud til, at der bliver taget mere Hensyn til Dampskibsselskabernes og Lægterselskabernes Fordel end til Sejlskibenes. Det fremgaar af Lodsdirektørens Skrivelse, navnlig dens Punkt 3. I den nu bestaaende Lov er der fastsat Straf for at bryde Loven. Her er der vendt fuldstændig op og ned paa Forholdet, her sættes der Præmie paa at bryde den.

Alt i alt synes Udsigterne tarvelige for os. Uheldigvis sorterer Lodsvæsnet under Marineministeriet. Det var ønskeligt, om det kunde komme ind under Søfartsministeriet. Saa fik vi en lille Smule mere Ørenlyd for vore Ønsker, end vi har nu. Det er ikke her som i andre Lande, hvor man er fritaget for at tage Lods under Bugsering indenfor Landets Havne, til Trods for at der ellers er Lodstvang. Jeg beklager, at Forholdene her til Lands er saa daarlige i den Henseende.

Dirigenten: Maa jeg, omendskønt jeg er Dirigent, gøre en Henstilling. Tror D'Hrr. ikke, der netop nu, da der er Overvejelser i Gang om Ændringer i Ministeriernes Forretningsomraader ganske specielt for Søfartsministeriets Vedkommende, var Mening i at indsende et Andragende om at foranledige Lodsvæsnet henlagt under Søfartsministeriet. Jeg vilde tro, at Øjeblikket var særlig gunstigt, hvis der overhovedet er Udsigt til nogen Forandring i den Retning. Det er selvfølgelig en Foranstaltning, som Bestyrelsen kan foretage paa eget Initiativ.

Mægler H. A. Hanssen: Den har gjort det.

Sekretæren: Det er selvfølgelig nok gjort tidligere af Fællesrepræsentationen. Men jeg tror ikke, at det Svar, som den Gang indløb, egentlig opfordrer til at gentage Forsøget. Ganske vist er jo Omstændighederne noget ændrede i Øjeblikket.

Dirigenten: Ja vi har faaet en ny Regering.

Den der tier faar i al Fald intet, de artige Børn faar ikke noget.

(Fortsættes.)

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp. 1. Er der i Aar udkommet en Lov i England, traadt i Kraft den 1. April, hvorefter alle Skibe, der kommer fra eller afgaar til udenrigsk Havn er lodspligtige? Jeg blev nemlig med det af mig førte Skib paatvungen Lods ud fra Charlestown, Cornwall, den 18. Maj.

Sp. 2. Hvis dette forhold sig saaledes, er en saadan Tvangslods da ansvarlig for den Skade, der foraarsages ved fejl Manøvrering fra Lodsens Side, naar hans Ordre punktlig bliver udført?

M. Sørensen.

3/m. Skonnert »Flora« af Thuro.

Sv. a d 1. Der er sidste Vinter vedtaget en ny »Pilotage Act, 1913«, som er traadt i Kraft den 1. April d. A. Ved denne Lov er de fleste af de Undtagelser fra Lodstvang, som var gældende for Lovens Vedtagelse, bleven bibeholdt. Fritagelsen er imidlertid ikke i alle Tilfælde ligefrem lovmæssig fastslaaet, men ved Lovens § 11 er det

overladt Lodsautoriteterne eller Board of Trade, at fastsætte Undtagelser ved Anordninger. Det bør imidlertid bemærkes, at der er indført en ny Regel af særlig Betydning. Under den i Loven givne Fortegnelse over Undtagelser som er mulige, er nævnt de saakaldte »home trade« Skibe, som gaar udenfor egentlig Kystfart. Da »home trade« efter Merchant Shipping Act er begrænset til Fart mellem England og Havnene mellem Elben og Brest, saa følger det heraf, at selv Kuteskibe, der sejler udenfor Grænserne for »home trade«, f. Eks. til europæiske Havne Nord for Elben, hvilke hidtil har været fritaget for Lodsvang, herefter vil være nødt til at tage Lods i de Distrikter, hvor der er Lodsvang.

Sv. ad 2. Bestemmelserne om Lodsvang er, bortset fra de antydede Undtagelser, forbleven uberørt, men der er sket en meget vigtig Forandring med Hensyn til i Havaritilfælde, at kunne frlægge sig Ansvar under Henvisning til Lodsvangen.

Der blev i det Udvalg, som overvejede Loven, fra Dokselskabers og andre Sider gjort Anstrængelser for at komme bort fra Reglen om at kunne paaberaabe sig Lodsvangen som Grundlag for Ansvarsfrihed, men de førte ikke paa dette Stadium til noget, idet Præsidenten for Board of Trade gjorde gældende, at man maatte lade dette Spørgsmaal bero ved det hidtidige, indtil Spørgsmaalet om Rederes Ansvar var blevet afgjort ved en international Overenskomst.

Ved Lovens tredje Behandling lykkedes det desuagtet Sir Edward Cornwall at faa indført en Bestemmelse i den, som fra 1. Januar 1918, eller maaske tidligere ved en »Order in Council«, hvis en international Overenskomst om Rederes Ansvar gør det nødvendigt, vil afskaffe Bestemmelsen om at Lodsvang kan benyttes som Forsvar i Havaritilfælde. Der synes saaledes nærmest at være Udsigt til at Rederens Stilling i saa Henseende vil blive svækket, om end Situationen i de første Aar formentlig vil blive uforandret.

Fragtmarkedet.

Der er igen forløbet en Uge, som kun har bragt ringe Forandringer. Ingen af de hjemgaaende Markeder ligger daarligere, tvertimod er der flere af dem, som har fæstnet sig noget, bl. a. Sortehavet og navnlig Azow, som betalte højere Rater og lover yderligere Bedring saasnart den ny Host kommer frem. Østen er fast for Juli Tonnage og delvis ogsaa for August, men pr. de senere Terminer gøres der kun ganske faa Forrelninger. La Plata har kun været underkastet ubetydelige Svingninger, men Begæret var lidt bedre, navnlig pr. Juli. U. S. Markedet er stille pr. prompt, men der synes dog daglig at komme flere Ordre frem, og Befragterne af Dampere for Korn begynder ogsaa at røre paa sig. Kulfragterne er lidt lavere for store Dampere til Middelhavet, men for mindre Baade og i alle andre Retninger er der saa at sige ingen Forandringer. Der er et stort Begær efter Kul fra de forskellige Havne paa Østkysten til Rusland, navnlig Kronstadt og Petersborg. Det siges, at derværende Firmaer just har købt 250,000—300,000 Tons for Afskibning i denne Sæson. Returfragterne fra Østersøen er stadig faste ved et godt Begær. Der betales i Ugens Løb som følger:

Østen. Ris fra Birma 23/ til udsøgt Havn Kontinentet, Juli—August. Saigon/Hamburg og/eller Bremen, 28/ én, 28/6 begge Havne, Juli—August, 26/ Marseille eller Liverpool, 27/ Havre, Juli, August og September Lastning. Kurrachi/Antwerpen eller Liverpool 16/3, Manchester 16/6, »net terms«, August, Hull 18/ (— 3 pCt.) pr. 10.—25. Juli. Fra Calcutta 21/3 Dødvægt til udsøgt Havn, August.

Sortehavet etc. Korn Kherson, Nikolajeff, Theodosia eller Novorossisk 8/3 Rotterdam, 8/6 Weseren, 8/9 Hamburg (5,800), fra Sulina 8/6 til Antwerpen eller Rotterdam (5,300), 11/6 Danmark, Basis én Lossehavn (4,800), alt pr. prompt. Fra Azow 10/ Rotterdam, 10/3 à 10/6 Weseren for store Baade, Frcs. 12 Vestitalien (3,600), ligeledes prompt. Oljekager Azow/Danmark 13/6 Basis én Lossehavn, prompt.

Middelhavet. Salt Port Said/Calcutta 10/ (6,000). Esparto Nordafrika eller Sydspanien til Skotland omkring 15/. Erts 5/6 Ergasteria/Rotterdam (4,800), 6/6 Carthagena/Glasgow (3,300), 6/ Hornillo Bay/Newport (2,600), 5/4½ Algier/Sunderland, 6/9 Alicante/Rotter-

dam (3,600), alt pr. prompt og med fri Despatch. Erts fra Bilbao 5/ Newport, 5/4½ Middlesbro, 5/ à 5/1½ Rotterdam. Fra Huelva 9/4½ Charleston eller Savannah, 9/6 Baltimore, 5/6 Rotterdam (4,000—7,000), Tinto terms.

Nordamerika. Kul Virginia/Vestitalien 11/ (7,200). Deals St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 45/ (1,650 Stds) pr. August. Petroleum i Kasser New York/Brasilien 28 Cents Basis én Lossehavn. Fra Savannah 40/ U. K. eller Kontinentet, én Havn, 41/3 to Havne, Form »O«, Juli, 45/ à 46/ én Lossehavn pr. September—Oktober. Fra Golfen for Tømmer 120/ Genua, 105/ tre Havne U. K., 150/ River Plate. Paa Netto Charter fra Golfen 14/6 U. K. eller Kontinentet pr. 20. Juli—10. August, 16/6 à 17/ pr. September—Oktober, Option Danmark 18/ à 19/, Basis én Lossehavn.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 16/6 à 17/ O. C. (— 6 d. direkte Havn) (4,000—5,000) pr. Juli—August—September, Danmark eller Sverig c. 18/ pr. Juli. Fra de nedre Havne betales 13/ à 14/ til udsøgt Havn, prompt. Bahia Blanca sluttede en stor Baad (7,700) pr. prompt til London eller Rotterdam 13/6 Hvede, 15/ Havre, ingen Reduktion.

Østersøen. St. Petersborg betaler for Korn pr. Juli 1/6 à 1/7½ Hvedebasis Rotterdam, 1/10½ Weseren, 2/ Dunkerque. For Kortprops 32/6 à 33 pr. Favn til Østkyst Kullhavn, 37/6 Bristol Kanalen, 40/ à 42/6 Mersey, for Pulpwood Frcs. 42—43 Terneuzen, 47 Rouen, Mk. 28 Rotterdam. Fra Reval 1/9 Rotterdam, 2/ Ghent for et Par mindre Baade, prompt. Fragterne fra Riga viser ingen Forandring. Libau er ganske livløs, og Windau har kun enkelte Laster, f. Eks. Frcs. 40 D. B. Antwerpen, Hfl. 19½ pr. Tylt Kappbjælker til Dordrecht. Fra Bollen blev bl. a. betalt 31/6 D. B. B. Kotka/Grimsby (400), Hfl. 17½ Piteå og Söderhamn/Amsterdam (700), 30/ for Floorings Sundsvall/London (400), Frcs. 13 Træmasse Skellefteå/Gravelines (1,000 Tons), 35/ Fvn. Kortprops Wiborg/Hull (850 Favne), 39/ Gamle Karleby/Cardiff eller Barry (1,300 Favne).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 Archangel (1,800), 5/6 à 5/9 Kronstadt, 5/4½ Helsingfors (2,000), 5/3 Gefle (2,000), 5/9 Kiei (1,900), 5/3 Bandholm (1,600), 3/4½ Rotterdam, 10/3 Oporto (1,600), 11/6 Charlagena (2,100), 9 à 9/3 Genua, 10/6 à 10/7½ Venedig (4,000—5,400). 9/ Port Said, 9/9 à 10/ Las Palmas. Fra Hull 5/7½ à 5/9 Kronstadt, 5/9 St. Petersborg, 5/6 Reval, 5/3 Pernau, 5/5 Bandholm (125). 9/ Genua, 10/ Aleksandria. Fra Firth of Forth 5/9 Kronstadt, 5/6 Kotka (2,000), 6/ Wiborg (1,200), 5/9 Horsens (900), 5/3 Malmø (1,500). Fra Cardiff eller Newport 6/6 Kronstadt, 5/6 à 6/ Rouen, 8/ Lissabon, 8/6 Oporto, 10/ Barcelona, Frcs. 10 Toulon, 10½ Marseille, 9¾ à 10 Algier, 8/6 à 9/ Genua, 7/6 Messina, 8/6 à 9/ Brindisi, 9/6 Piræus, 9/ Port Said, 11/ Aden, 12/9 Colombo, 9/ à 9/3 Las Palmas eller Teneriffa, 16/9 Rio Janeiro, 19/ à 19/6 River Plate.

Skrevet den 8. Juli 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uden Svingninger fra sidste Beretning med faste Fragtrater specielt for Trælaster, som i enkelte Tilfælde har givet et lille Tillæg til Vestengland og Island for prompt Afskibning.

Rusland har Brug for flere Skibe til Oljekager, men Raterne er endnu for lave i Forhold til Trælaster; Kornlaster mangler fra Tyskland; Østnorge har fremdeles flere Islaster, men der gøres kun faa Forretninger.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret fast for Kul, Clay og Foderstoffer, men Strejken paa Firth of Forth virker forstyrrende paa de enkelte Havne, og man har ikke nogen Sikkerhed for Udvidelse til andre Havne.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland nogenlunde uforandret. Danzig synes endog noget fastere og noterer for Rug og Hvede 4½ à 5 M.; Stolpmünde og nærliggende Pladser byder omkring 4 M.; ogsaa Stettin har bed-

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1230. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Heald Bank Fyr-skib. Ombytning opsat.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1893. Washington 1913.)

Ombytningen af *Heald Bank* Fyrskib Nr. 81 er opsat indtil c. 21de Juli d. A. 29° 06' 05" N. 94° 12' 30" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/987. København 1913.)

1231. Mexico. Campeche. Carmen (Laguna de Terminos). Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1607. Berlin 1913.)

Ved *Carmen* er følgende Fyr tændt:

1) Paa Regeringsmolen (*Muelle Fiscal*) som N.-Fyr et grønt, fast Fyr, som S.-Fyr et rødt, fast Fyr. Begge Fyr har 6 m Flamnehøjde og c. 10 Sm Synsvidde.

2) Paa E.-Siden af Mole Nr. 12 et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10½ Sm.

Carmen: 18° 38½' N. 91° 51' W.

1232. Mexico. Yucatan. Mugerers Island Fyr flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1894. Washington 1913.)

Mugerers Island Fyr er flyttet c. 300 m i Retning 309¾° (mislv. N.W 7/8 W.) Fyret er et rødt Blinkfyr. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 16 Sm. Det ny Taarn er rødt, det gamle Taarn er nedrevet. 21° 12' 00" N. 86° 43' 35" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1233. Italien W.-Kyst. Anzio. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 161/413. Genova 1913.)

Fyret paa Kap *Anzio* W. for Havnen er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 30 s., Lys 23 s., Mørke 7 s. I øvrigt uforandret. 41° 26' 42" N. 12° 37' 24" E.

1234. Malta. Grand Harbour. Ricasoli. Oplysning om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 920. London 1913.)

Den underste vandrette Stribe paa Fyrtaarnet paa *Ricasoli* Bølgebryder er hvid og ikke som tidligere angivet sort. 35° 53¾' N. 14° 31½' E.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/788. København 1913.)

1235. Italien E.-Kyst. Canale di Otranto. Missipezza. Tønde udlagt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 161/415. Genova 1913.)

Ved E.-Kanten af Grunden *Missipezza* er der paa den tidligere Tøndes Plads udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 40° 13' 48" N. 18° 28' 40" E. (iflg. *italiensk* Kort Nr. 228.)

1236. Italien E.-Kyst. Manfredonia. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 161/414. Genova 1913.)

I Juli 1913 skal *Manfredonia* Fyr forandres til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., 41° 37' 40" N. 15° 55' 30" E.

1237. Italien E.-Kyst. Corsini. Mole bortskyllet. Advarsel.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 161/413. Genova 1913.)

c. 50 m af den forlængede Mole ved *Corsini* er bortskyllet. Den røde Lanterne, som markerer Arbejdspladsen, er anbragt paa et midlertidigt Stativ. Da det er umuligt at angive Beliggenhed af det bortskyllede Materiale, maa man udvise Forsigtighed ved Besejlingen. 44° 29½' N. 12° 17' E.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampstøbstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone saftig foruden Portogifterne. Hæftele Numreeholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Rethingene er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1180. Finland. Finske Bugt. Dalskär. Fyr flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1564. Berlin 1913.)

Dalskär Fyr er flyttet NW. efter til Øen *Redholm*. Fyret viser:

1. grønt Lyn i Pejlinger fra 305° til 319°;
2. afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 319° til 325°;
3. rødt Lyn i Pejlinger fra 325° til 354°.

Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 3½ Sm for rødt og grønt Lys. 60° 29' 37" N. 27° 54' 10" E. Positionen svarer til danske og tyske Kort; lægges 1' 12" til Lgd., svarer den til russiske Kort. (Kort Nr. 155.)

1181. Rusland. Finske Bugt. St. Petersborg Kanal. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 903. London 1913.)

Paa S.-Siden af den gravede Kanal, 0,11 Sm NW. for den anden Lys- og Klokketønde ligger et Vrag, over hvilket der er 5,1 m Vand. N. for Vraget er udlagt en Spiritønde med S.-lig Topbetegnelse. Lys- og Klokketønden: 59° 55' 9" N. 29° 56' 8" E. (iflg. Kort Nr. 155.)

1182. Tyskland. Kurisches Haft. Steinbank. Sømærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1625. Berlin 1913.)

Paa *Steinbank*, S. for *Kallarabank*, er fundet store Sten med 1,3 m Vand. Disse er afmærket med en Tønde med N.-lig Topbetegnelse paa 55° 18' 16" N. 21° 08' 2" E. og med en Tønde med S.-lig Topbetegnelse paa 55° 18' 4" N. 29° 08' 7" E.

1183. Tyskland. Kieler Fjord. Kiel. Düsternbrook. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1561. Berlin 1913.)

Det hvide Blinkfyr ved *Düsternbrook* er endnu ikke tændt. 54° 20¼' N. 10° 09¾' E.

(Kort Nr. 157, 160 og 243.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/893. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1184. Danmark. Sundet. Espørgjærde. Fyr tændes.

Den 1ste August 1913 tændes et rødt, fast Fyr paa *Espergjørende* Havns S.-Molehoved. Fyret er synligt i Pejlingen fra S. $3\frac{1}{4}$ E. gennem S., W. og N. til NE. $3\frac{1}{4}$ N. Flammens Højde: $3\frac{1}{2}$ m. Linseapparat. Ottokantet, hvidt Fyhus. Brændetid: 1ste August—1ste April $55^{\circ} 59' (32^{\circ})$ N. $12^{\circ} 34' (02^{\circ})$ E.
(Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 285. Havne-Lods, Side 47. Fyr-Fort. Nr. 200 A.)

1185. Danmark. Sundet. Nordre-Røse Fyr og Dragør Lodshus. Oplysning om Vandstandssignaler.

Da Telefonforbindelsen mellem *Nordre-Røse* Fyr og *Dragør* Lodshus er afbrudt, vil den ved ovennævnte Fyr og Lodshus signalerede Vandstand indtil videre være Vandstanden paa de respektive Steder i Stedet for den laveste Vandstand i *Drogden*. *Nordre-Røse* Fyr: $55^{\circ} 38' 10''$ N. $12^{\circ} 41' 27''$ E.
(Danske Lods, Side 303 og 304. Fyr-Fort. Side 22 og 23.)

1186. Danmark. Sundet. Kalleboer Fyrskib udlægges paa Station.

Kalleboer Fyrskib er paa Station fra 1ste September til 1ste December 1913, (iftr. Danske Lods, Side 309 og Fyr-Fort. Nr. 259.) $55^{\circ} 35' (29^{\circ})$ N. $12^{\circ} 30' (42^{\circ})$ E.

1187. Danmark. Sundet. Søndre-Flint. Klokketønde udlagt.

Klokketønden *Søndre-Flint* SE, der skal ligge ude til Begyndelsen af November d. A., er udlagt paa Station. (Se Danske Lods, Side 314. Fyr-Fort. Nr. 249. Søm.-Fort., Side 27.) $55^{\circ} 35' (53^{\circ})$ N. $12^{\circ} 49' (43^{\circ})$ E.

1188. Danmark. Smaalands-Farvandet. Sjælland. Ørøby-Skov. Skydeplads afmærket.

Ved Skydepladsen ud for *Ørøby-Skov* er nu udlagt sorte Vagere med Stage paa følgende Steder: 1) $55^{\circ} 02' (28^{\circ})$ N. $11^{\circ} 47' (26^{\circ})$ E. 2) $55^{\circ} 02' (10^{\circ})$ N. $11^{\circ} 47' (15^{\circ})$ E. 3) $55^{\circ} 01' (48^{\circ})$ N. $11^{\circ} 47' (00^{\circ})$ E. 4) $55^{\circ} 01' (35^{\circ})$ N. $11^{\circ} 48' (01^{\circ})$ E. 5) $55^{\circ} 02' (10^{\circ})$ N. $11^{\circ} 48' (40^{\circ})$ E. 6) $55^{\circ} 01' (18^{\circ})$ N. $11^{\circ} 49' (10^{\circ})$ E.
Skydebanen ligger i WNW.—ESE-lig Retning, dens WNW.-Ende paa c. $55^{\circ} 01\frac{1}{4}'$ N. $11^{\circ} 50\frac{1}{4}'$ E.

(Kort Nr. 244, 251 og 257. Danske Lods, Side 536. Søm.-Fort., Side 41.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/998. København 1913.)

1189. Danmark. Smaalands-Farvandet. Sjælland. Karrebæk-Fjord. Skydeplads afmærket.

Ved Skydepladsen i *Karrebæk-Fjord* er nu udlagt sorte Vagere med Stage paa følgende Steder: 1) $55^{\circ} 11' (03^{\circ})$ N. $11^{\circ} 40' (08^{\circ})$ E. 2) $55^{\circ} 10' (54^{\circ})$ N. $11^{\circ} 40' (42^{\circ})$ E. 3) $55^{\circ} 10' (46^{\circ})$ N. $11^{\circ} 41' (15^{\circ})$ E. 4) $55^{\circ} 11' (25^{\circ})$ N. $11^{\circ} 41' (54^{\circ})$ E. 5) $55^{\circ} 11' (47^{\circ})$ N. $11^{\circ} 41' (10^{\circ})$ E. 6) $55^{\circ} 12' (25^{\circ})$ N. $11^{\circ} 42' (07^{\circ})$ E. 7) $55^{\circ} 12' (15^{\circ})$ N. $11^{\circ} 42' (24^{\circ})$ E.
Skydebanen ligger i SSW.—NNE-lig Retning; dens SSW.-Ende paa c. $55^{\circ} 12\frac{1}{2}'$ N. $11^{\circ} 42\frac{1}{2}'$ E.

(Kort Nr. 244 og 251. Danske Lods, Side 539. Søm.-Fort., Side 41.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/997. København 1913.)

1190. Danmark. Store-Bælt. Nakskov-Fjord. Langø Havn. Sømærker udlægges.

Den 1ste September 1913 udlægges følgende Prikker ved *Langø* Havn: Paa E.-Siden af Indløbet to Halmprikker, den ene c. 650 m fra det N.-lige Havnehoved, $54^{\circ} 49' (20^{\circ})$ N. $11^{\circ} 01' (15^{\circ})$ E.; den anden c. 270 m fra det N.-lige Havnehoved, $54^{\circ} 49' (10^{\circ})$ N. $11^{\circ} 01' (15^{\circ})$ E. Paa W.-Siden af Indløbet en Risprík lige over for den S.-ligste Halmprík, $54^{\circ} 49' (10^{\circ})$ N. $11^{\circ} 01' (11^{\circ})$ E.
(Kort Nr. 221, 243 og 251. Danske Lods, Side 370. Havne-Lods, Side 108. Søm.-Fort. Side 29.)

1221. Shetlands Øerne. Ura Firth. Hillswick Ness. Fyrs Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 907. London 1913.)
Hillswick Ness Fyr staar 256 m 150° (misv. S. t. E. $\frac{1}{8}$ E.) fra Fyrets hidtidige Plads. Fyret er ubevogtet. $60^{\circ} 27' 15''$ N. $1^{\circ} 29' 42''$ W. (*eng.* Kort Nr. 1118 a).

1222. Irland S.-Kyst. Tuskar Rock SW. Oplysning om Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 910. London 1913.)
Vraget af *Tonic* er endnu ikke fundet. Det er sidst observeret $23\frac{1}{4}$ Sm 229° (misv. WSW.) fra *Tuskar* Fyr. Masterne er sandsynligvis ikke længer synlige over Vandet. $52^{\circ} 10\frac{1}{4}'$ N. $6^{\circ} 15\frac{3}{4}'$ W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1098. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1223. Afrika. Conakry. Passe du Nord. Afmærkning.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 290/1813. Paris 1913.)
Afmærkningen i *Passe du Nord* er inddraget med Undtagelse af Tønde Nr. 1 ved *Ardent* Skærene. *Passe du Nord*: $9^{\circ} 31' N.$ $13^{\circ} 43' W.$

1224. Nova Scotia. Aspotogan Halvø. New Harbour.

(„Notice to Mariners“ Nr. 51/181. Ottawa 1913.)
Paa S.-Siden af Indløbet til *New Harbour* er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 7 Sm. $44^{\circ} 28' 24''$ N. $64^{\circ} 05' 18''$ W.

1225. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. New Bedford. Midlertidige Fyr nedlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1879. Washington 1913.)
De 8 Pæle, hvortil der vistest hvide, faste Fyr, der benyttedes ved Uddybningsarbejdene i *New Bedford* Havn, er borttaget. $41^{\circ} 37' N.$ $70^{\circ} 54' W.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/991. København 1912.)

1226. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Bay Ridge Channel. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1881. Washington 1913.)
Tæt SW. for $9\frac{1}{2}$ m Skæret i *Bay Ridge Channel* er udlagt en vandret stribet og $103\frac{3}{4}^{\circ}$ (misv. SE. t. E. $\frac{7}{8}$ E.) fra *Robbins Reef* Fyr, der ligger paa $40^{\circ} 39' 27''$ N. $74^{\circ} 03' 57''$ W.

1227. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Christiansa North Jetty Fyr. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1885. Washington 1913.)
Ved *Christiana North Jetty* Fyr er Taagesignalet med Klokke forandret til Et-Slag Slag hver 15 s. $39^{\circ} 43' 04''$ N. $75^{\circ} 30' 56''$ W.

1228. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Cherry Island Forfyr. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1886. Washington 1913.)
Ved *Cherry Island* Forfyr er Taagesignalet med Klokke forandret til Et-Slag hver 30 s. $39^{\circ} 45' 04''$ N. $75^{\circ} 29' 41''$ W.

1229. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Port Royal Sund. Paris Island Forfyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 25/1890. Washington 1913.)
Omtrent den 15de September 1913 forandres *Paris Island* Forfyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s, Lyn $0\frac{3}{8}$ s, Mørke $0\frac{7}{8}$ s. $32^{\circ} 17' 51''$ N. $80^{\circ} 40' 06''$ W.

- 1191. Danmark. Store-Bælt. Sjælland. Mullerup Havn. Pulle dannet.**
En Pulle med 1,5 m Vand er fundet i *Mullerup* Havn c. 10 m N. for den lille Tværmole paa S.-Siden af Havnen. Der maa udvises Forsigtighed ved Besejlingen af Havnen. Nærmere Oplysninger vil følge. 55° 29' 6" N. 11° 10' 6" E.
(Danske Lods, Side 334. Havne-Lods, Side 119 og 120.)
- 1192. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs-Bugt. Stoppepligt ved Toldsted bortfaldet.**
Stoppepligten for Skibe er bortfaldet ved *Bøjden* og *Helnæs* Toldkontrolposter. *Bøjden*: 55° 06½' N. 10° 06' E. *Helnæs*: 55° 08' N. 10° 03' E.
(Danske Lods, Side 32 og 407.)
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**
- 1193. Danmark. Kattegat. Lysegrund W. Vrag forgæves eftersøgt.**
Vraget af den kæntrede Skonnert, 8 Sm W. for *Lysegrund*, er forgæves eftersøgt. *Lysegrund*: 56° 17' N. 11° 47' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/144. København 1913.)
- 1194. Danmark. Kattegat. Sjælland. Tisvilde. Skydning.**
Fra *Melby (Asserbo) Overdrøv* vil der i Aar blive skudt med Gevær ud over Søen paa følgende Tider: Den 7de og 8de August fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., den 11te, 12te, 14de, 15de, 16de, 18de, 20de, 21de, 22de, 23de, 25de, 26de, 27de, 28de og 30te August, den 1ste, 2den, 4de, 5te, 6te, 8de, 9de, 10de og 11te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em.
Tre Tønder med rødt Flag med hvid Spuns er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3200 m Afstand fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 1300 m.
En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa 2 Flagstænger, der staar c. 800 m fra Kysten, den ene c. 900 m E. for *Liseleje*, den anden c. 900 m SSW. for *Sængehuset* i den N.-lige Ende af *Tisvilde-Heyn*. Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.
Naar Flagene er hejst, er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land. *Tisvilde-Heyn*: 56° 03' N. 12° 03' E.
- 1195. Danmark. Kattegat. Isefjord. Stoppepligt ved Toldsted bortfaldet.**
Stoppepligten for Skibe er bortfaldet ved *Rørvig* og *Hundsted* Toldsteder. *Rørvig*: 55° 56¾' N. 11° 46½' E. *Hundsted*: 55° 58' N. 11° 51' E.
(Danske Lods, Side 32 og 516.)
- 1196. Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde-Fjord. Roskilde N. Skydeplads afmærket.**
Ved Skydepladsen N. for *Roskilde* er nu udlagt sorte Vagere med Stage paa følgende Steder: 1) 55° 43' (09") N. 12° 04' (50") E. 2) 55° 43' (08") N. 12° 05' (28") E. 3) 55° 43' (06") N. 12° 06' (09") E. 4) 55° 42' (27") N. 12° 04' (41") E. 5) 55° 42' (17") N. 12° 06' (00") E. 6) 55° 41' (47") N. 12° 04' (35") E. 7) 55° 41' (28") N. 12° 05' (20") E. Skydebanen ligger i N.—S.-lig Retning, dens N.-Ende paa c. 55° 41¼' N. 12° 04¾' E.
(Kort Nr. 258. Danske Lods, Side 525. Søm.-Fort., Side 40.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/899. København 1913.)
- 1197. Danmark. Kattegat. Isefjord. Indør-Bredning. Skydeplads afmærket.**
Ved Skydepladsen i *Indør-Bredning* er nu udlagt sorte Vagere med Stage paa følgende Steder: 1) 55° 43' (16") N. 11° 50' (21") E. 2) 55° 43' (03") N. 11° 50' (45") E. 3) 55° 42' (50") N. 11° 49' (22") E. 4) 55° 42' (16") N. 11° 50' (15") E. 5) 55° 42' (24") N. 11° 48' (28") E. 6) 55° 42' (00") N. 11° 49' (17") E. Skydebanen ligger i N.E.—SW.-lig Retning, dens N.E.-Ende paa c. 55° 41¾' N. 11° 48' E.
(Kort Nr. 258. Danske Lods, Side 515. Søm.-Fort., Side 40.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/900. København 1913.)

- 1212. Norge. Jæderen. Lys- og Fløjtebønde ombyttede midlertidig.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 5. Kristiania 1913.)
Paa Grund af Eftersyn ombyttede *Jæderen* Lys- og Fløjtebønde i Midten af Juli for en kort Tid med en Tønde med Stage. 58° 46' N. 5° 24¾' E.
- 1213. Tyskland. Elben. Osteriff. Fyrskib flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1571. Berlin 1913.)
Osteriff er tiltaget S. efter. *Osteriff* Fyrskib er flyttet c. 50 m S. efter og ligger nu i 6 m Vand paa 53° 51' 23" N. 9° 00' 53" E.
- 1214. Tyskland. Weser. Bremen Fyrskib inddrages midlertidig. Hoheweg. Semafor sættes midlertidig ud af Virksomhed.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1572. Berlin 1913.)
1) I den første Halvdel af Juli d. A. inddrages *Bremen* Fyrskib i kort Tid paa Grund af Eftersyn. 53° 48' N. 8° 09' E.
2) I den første Halvdel af Juli 1913 sættes *Hoheweg* Semafor indtil videre ud af Virksomhed paa Grund af et større Eftersyn. 53° 42¾' N. 8° 14¾' E.
- 1215. Holland. Zeegat van Texel. Molengat. Lystønde midlertidig ombyttet.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 140/1330. s-Gravenhage 1913.)
Fra den 7de til den 31te Juli d. A. er den sorte Lystønde, som viser hvidt Lys med Formærkelser, ombyttet med en sort Kugletønde med Diamant. 52° 58' 5" N. 4° 43' 8" E.
- 1216. Holland. Zuiderzee. Harlingen. Fyr midlertidig forandret.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 137/1294. s-Gravenhage 1913.)
Fyret paa den S.-lige Havnedæmning ved *Harlingen* viser nu Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s. *Harlingen*: 53° 10½' N. 5° 24½' E.
- 1217. Belgien. Schelde. Santvliet. Fyr forandret.**
(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 138/1304. s-Gravenhage 1913.)
Santvliet Ledefyr skal forandres. Bagfyret skal vise hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 5 Sm. Forfyret skal vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 7 s., Lys 5 s., Mørke 2 s., Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrene er synlige nedad Floden N. for Pejling 35°. Bagfyret: 51° 20' 9" N. 4° 16' 2" E.
- 1218. Skotland. Peterhead. Havnearbejder.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1576. Berlin 1913.)
1) Den S.-lige Bølgebryder er færdig. Den strækker sig fra *Salthouse Point* c. 0,45 Sm i Retning 34° (misv. N.E. 7/8 E.). Paa Hovedet af Bølgebryderen brænder et hvidt Blinkfy, der viser To-Blink hver 11 s., 57° 30' N. 1° 46' 14" W.
2) Anlæggene ved *Keith Inch* er udvidet S. efter; den N.-lige Bølgebryder, som er under Bygning, gaar ud herfra i Retning 217° (misv. SW. 7/8 S.); den skal strække sig 0,3 Sm ud til omtr. 57° 30' N. 1° 46' 2" W.
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
- 1219. England. Liverpool Bugt. Queen's Channel. Oplysning om Tønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 916. London 1913.)
Tønden, som ligger paa 53° 32¾' N. 3° 14¼' W., er en sort og hvid lodret stribet Spidstønde, mærket „Zebra“, med Stage og et sort Bur over et hvidt Bur.
- 1220. Ørken Øerne. Kirkwall Bugt. Baaker opført.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 918. London 1913.)
1) En hvid Baake er opført 0,52 Sm 336° (misv. N. ½ W.) fra det hvide, faste Fyr paa *Kirkwall Pier* og 269° (misv. W. t. N. 5/8 N.) fra *Craigfield House* Flagstang. 58° 59' 42" N. 2° 57' 57" W. (Iflg. eng. Kort Nr. 1553.)
2) Paa *Iceland Skerry* er opført en Baake, hvis nøjagtige Beliggenhed ikke er kendt.

1198. Danmark. Kattegat. Svane-Grund. Farvand midlertidig spærret. Nat-Skydning.

Fra den 6te til den 8de August 1913, begge Dage inklusive, afholdes efter Mærkets Frembrud Skydøvelser i Farvandet omkring *Svane-Grund*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og I nedadvendt Kost ved Grundens NNW.-Spids, mod E. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og I Kost ved Grundens E.-Side, mod S. af en Linie i E.—W. gennem *Endeløse N.-Plynt*, mod W. af en Linie fra *Endeløse N.-Plynt* til Vageren med hvid Stage og I nedadvendt Kost ved Grundens NNW.-Spids.

Naar Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de anførte Tider at komme ind i nævnte Farvand.

Svane-Grund: 55° 50' N. 10° 22' E.

1199. Danmark. Kattegat. Randers-Fjord. Udbyhøj. Stoppepligt ved Toldsted bortfaldet.

Stoppepligten for Skibe er bortfaldet ved *Udbyhøj Toldsted*. *Udbyhøj*: 56° 36 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 18 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Danske Lods, Side 32 og 166.)

1200. Danmark. Kattegat. Mariager-Fjord. Als-Odde. Stoppepligt ved Toldsted bortfaldet.

Stoppepligten for Skibe er bortfaldet ved *Als-Odde Toldsted*. *Als-Odde*: 56° 42 $\frac{1}{4}$ ' N. 10° 20' E.

(Danske Lods, Side 32 og 164.)

1201. Sverrig. Kattegat. Malø NW. Kagebådan. Vrag uskadeliggjort.

(„Underrættelser for søfarende“ Nr. 27/683. Stockholm 1913.) Vraget af Skonerten, som var sunket c. 100 m E. for *Kagebådan* er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 16 m. *Kagebådan*: 57° 21' 28" N. 11° 55' 05" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/818. København 1913.)

1202. Sverrig. Kattegat. Stora Oset. Fyr opføres.

(„Underrættelser for søfarende“ Nr. 27/682. Stockholm 1913.)

Paa *Stora Oset* skal opføres et nyt Fyr i Stedet for det nedbrændte. Det nye Fyr bliver et hvidt, rødt og grønt Lynfyrt, der viser Tre-Lyn hver 9 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 345° gennem 0° til 22°;	2. hvidt i — — — — — 22° - 47°;
3. rødt i — — — — — 47° - 60°;	4. grønt i — — — — — 60° - 85°;
5. hvidt i — — — — — 85° - 116°;	6. rødt i — — — — — 116° - 165°;
7. hvidt (uforstærket) i Pejlinger fra 165° til 226°;	8. grønt (— — — — —) i — — — — — 226° - 254°;
9. hvidt (— — — — —) i — — — — — 254° - 262°;	10. rødt (— — — — —) i — — — — — 262° - 280°;
11. hvidt (— — — — —) i — — — — — 280° - 345°.	

Flammens Højde: c. 10 m. Hvidt, otkarakteret Fyrskur.

Stora Oset: 57° 44' 52" N. 11° 36' 42" E.

(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods, Side 243.)

1203. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Grunde.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/216. Kristiania 1913.)

1) 4,7 m *Gjetegrund* strækker sig med Dybder paa 6 m c. 75 m S.-ligere end vist i *norsk Kort* Nr. 4 og 401.

2) En 7 m Baee ligger c. 120 m N. t. W. $\frac{1}{2}$ W. fra ovennævnte 4,7 m Baee.
3) En 5 m Baee ligger c. 325 m E. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Stagen paa *Østre Vasholmlia*.
4) 9 m Baeen, som ligger c. 470 m ESE. for *Vasholmerne*, har kun 7,5 m Vand.
Vasholmerne: 59° 52 $\frac{1}{2}$ ' N. 10° 37 $\frac{3}{4}$ ' E.

5) En 9 m Baee ligger c. 100 m W. t. S. $\frac{1}{2}$ S. fra Stagen paa *Ildjærnsflu*, der ligger paa 59° 51' 3" N. 10° 38' 4" E.

6) 5,5 m Baeen, som ligger c. 0,3 Sm NE. t. N. for *Gaarangerne* Varde, har kun 4,5 m Vand. 59° 50' 33" N. 10° 36' 35" E.

7) Mindste Dybde paa *Søndre Steilesand* er 7,5 m. 59° 48' 4" N. 10° 35' 6" E. (Kort Nr. 236.)

1204. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Frederikshald. Svinesund. Dybde.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/256. Kristiania 1913.)

Mindste Dybde i Løbet gennem *Svinesund* er 7 m, hvilken Dybde findes midt i Farvandet udenfor Fergesteder. *Svinesund*: 59° 05 $\frac{3}{4}$ ' N. 11° 16' E.

1205. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Hvaler. Arsholmløpet. Grunde Boligenhed.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/257. Kristiania 1913.)

4,5 m Baeen i den E.-lige Del af *Arsholmløpet* ved S.-Siden af *Kragera*, *Frederiksstad*, ligger nærmere ved Land end vist i *norsk Kort* Nr. 1. Baeen ligger 30 à 35 m fra *Arsholmen* SE.-Plynt Ruteinien, der er vist N. om Baeen, udgaar. *Arsholmen*: 59° 08' N. 10° 55 $\frac{1}{2}$ ' E.

1206. Norge. Skagerrak. Tønsberg. Vakerholmen Fyr forandret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/218. Kristiania 1913.)

Vakerholmen Fyr viser nu hvidt Lys med To-Formørkelser. Samtidig er Fyret forandret til at vise fri E. om *Krosolmen*. 59° 07' 55" N. 10° 23' 00" E.

1207. Norge. Skagerrak. Danholmen Fyr. Oplysning om Fyr.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/258. Kristiania 1913.)

Danholmen Frys NE-lige lvide Lysvinkel er synlig i Pejlinger fra 228°, midt paa *Søndre Præslekyster* ved *Saastensund* til 231°, til NW.-Kanten af *Bjørnø*. Landgrunden fra *Bjørnø* strækker sig ontrent over hele Lysvinklen. 58° 56' 25" N. 9° 38' 45" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1208. Norge. Ofotfjorden. Herjangen. Grund fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/213. Kristiania 1913.)

NE. for *Furleskyster* paa E.-Siden af *Herjongsfjorden* er fundet en Baee med 4 m Vand. c. 68° 30' 2" N. 17° 31' 4" E.

1209. Norge. Lofoten. Reine. Grund rapporteret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/217. Kristiania 1913.)

Damperen *Mercur* har grundstødt c. 70 m N. for *Fisleskyster* Varde i Indløbet til *Reine*. Stedet vil blive undersøgt. *Reine* Fyr: 67° 56' 10" N. 13° 07' 15" E.

1210. Norge. Bodø W. Briksvær. Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/211. Kristiania 1913.)

Grunden paa SE.-Siden af *Briksvær* er undersøgt. Den ligger paa Linien mellem W.-Plynten af *Strammsholmen* og W.-Plynten af *Sydvæste Tusholmen*, c. 125 m fra dennes NW.-Kant. Baeen falder tør ved Lavvande. *Strammsholmen*: 67° 16 $\frac{1}{4}$ ' N. 14° 03 $\frac{3}{4}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/810. København 1912.)

1211. Norge. Røds Fyr SW. Grund rapporteret.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/212. Kristiania 1913.)

1) En Baee med 1,6 m Vand er rapporteret c. 0,3 Sm E. for *Søndre Rødsøen*.
2) 2 m Baeen i Bugten paa S.-Siden af *Søndre Rødsøen* er tør ved Lavvande. Nærmere Undersøgelse vil finde Sted. *Røds Fyr*: 64° 22' 25" N. 10° 27' 10" E.

- 1238. Østerrig-Ungarn. Eiland Tun Veliki. Fyr forandret.**
 („Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 26/827, Pola 1913.)
Eiland Tun Veliki faste Fyr er forandret til et hvidt og rødt Fyr med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Lyset er hvidt i Pejlinger fra 92° (150 m fra *Bonaster Pynt*) til 99 1/2° (150 m fra *Øen Golac*) og i Pejlinger fra 213° (200 m fra *Øen Trata*) til 223° (400 m fra *Øen Vrllac*), i øvrigt er Lyset rødt. Synsvidde: 12 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. 44° 11' N, 14° 54' E.
- 1239. Østerrig-Ungarn. Pago. Spitze Simoni. Fyr tændt.**
 („Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 26/828, Pola 1913.)
 Paa *Spitze Simoni* er tændt et hvidt, fast, ubevogtet Fyr, 0,65 Sm 259° (misv. W. 1/4 S.) fra S. *Antonio* Kapel og 188° (misv. S. t W 3/8 W.) fra Kapellet i *Kolane*. Flam- mens Højde: 6 m. Synsvidde: 5 Sm. 44° 27' N, 14° 57' E.
- 1240. Grækenland. Nauplia Bugt. Spetzæ (Spetsai eller Spezzia). Fyr forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 26/1594, Berlin 1913.)
Spetzæ Fyr er forandret til hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s., 37° 15' 37" N, 23° 10' 18" E.
- 1241. Tyrkiet. Marmorhavet. Fanar Burnu Fyr SE. Vrag.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 139/1322, s-Gravenhage 1912.)
 Et Fartøj er sunket 1 Sm 135° (misv. SE. 1/8 S.) fra *Fanar Burnu Fyr*. Masterne er over Vandet. 40° 57' N, 29° 02' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Canada:
 Canadian list of lights and fog signals. 1913.

England:
 The British islands.
 The North sea.

R 2 The British islands.
 R 2339 The North sea.
 R 1174 Africa, West Coast. — Bonny, New Calabar, and Sombrero rivers.
 R 632 Africa, West Coast. — Walfisch bay to Orange river.

Holland:

R 168 Westkust Sumatra. Noordkust Simeuloe. Sinabangbaai en Telok Linggi.
 I: 25 000.

Norge:

N Den norske Lods, Hefte VII, fra Aalesund til Beian og Trondhjem samt Smølen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Juli 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	112 1/4 - 1/2	112 1/4	112 1/2
Danmark	111 1/2	111 1/2	112
Norden	118	118	118 1/4
Gorm			
Carl	119 3/4 - 120 3/4	120 1/2	120 3/4
Dannebrog	136 - 1/2	136	136 1/4
Skjold	103 1/4 - 1/2	103 1/4	103 1/2
Urania		39	40 1/2
Neptun	12 3/4 - 126	125 3/4	126
Dampsk. af 1896	126 1/4 - 3/4	126 1/4	126 3/4
Hejmdal	129 1/4 - 3/4	129 1/4	129 3/4
Østasiatiske	125 1/2	125 1/2	125 3/4
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	125 3/4	126	126 1/4
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78 3/4 - 79 1/4	79	79 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 0/10 foren. Dampsk. af 88			
5 1/2 0/10 foren. Dampsk.-Selsk.			
4 0/10 Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/10 Stats amort.			
3 1/2 0/10 uops. Stats.		82 1/2	82 1/2
3 1/2 0/10 Husejer Kreditk.		81 1/2	83 1/2
3 1/2 0/10 Kbhvns. Kreditf.	88 1/4	88 1/2	90 1/2
1 0/10 — — — 2. Serie.		92	93 3/4
4 0/10 — — — 1.		93 1/4	95
3 1/2 0/10 Østift. Kreditf.		88	88
4 0/10 — — — 1.		89 3/4	91 3/4
3 1/2 0/10 Landkreditk.		92 1/2	93
4 0/10 Østift. Kreditf.		90	90 1/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			143 1/4	144
Privatbank	103 1/2		103 1/4	103 1/2
Landmandsbank	135 1/2		135 1/4	135 3/4
Handelsbank	140 1/4		140 1/4	140 1/2
Grundejerbank	11 1/2		11 1/2	11 3/4
Burm. & Wain	81 - 1/2		81 1/4	81 1/2
Helsingørs Jærnsk.				
Sukkertfabr.	210 1/2	— 9/4	210 3/4	211
Bryggeri Aktier	209		208 3/4	209 1/4

Vekselkurser d. 9. Juli 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.35	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.45	

Notering paa Berlins Børs d. 8 Juli 1913.

Russiske Noter	211.35
4 0/10 Russiske Consols	86.70
3 3/10 0/10 — Boden Kredit	85.25
5 0/10 Mexikanske 1899	94.60
5 0/10 Rumænske Stats	97.70
4 0/10 — — 1890	92.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 128,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 116,000, „Carl“ 112,000, „Dannebrog“ 608,000, „Skjold“ 132,000, „Urania“ 8,000, „Dampskib. af 1896“ 152,000, „Hejmdal“ 148,000, „Gorm“ 44,000, „Neptun“ 200,000, „Dansk-russisk“ 144,000, „Østasiatisk“ 120,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

876. Eastern Archipelago—Philippine Islands. Guimaras strait—Light-buoy established. Position. North-westward of Tometon point in the position of the black can buoy which it replaces. Lat. 10° 56' N., long. 122° 54½' E. Description. A black can buoy exhibiting a flashing white light every four seconds. (Notice No. 876 of 1913, dated 26th June.)

Charts affected. No. 2575, Sulu or Mindoro sea, eastern part. No. 943, Molucca passage to Manila. Publication. Eastern Archipelago, Part I. 1911, page 365.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyrs Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værulipapirer til Opbevaring.

Officielle Bekendtgørelser.

Søkort-Arkivet.

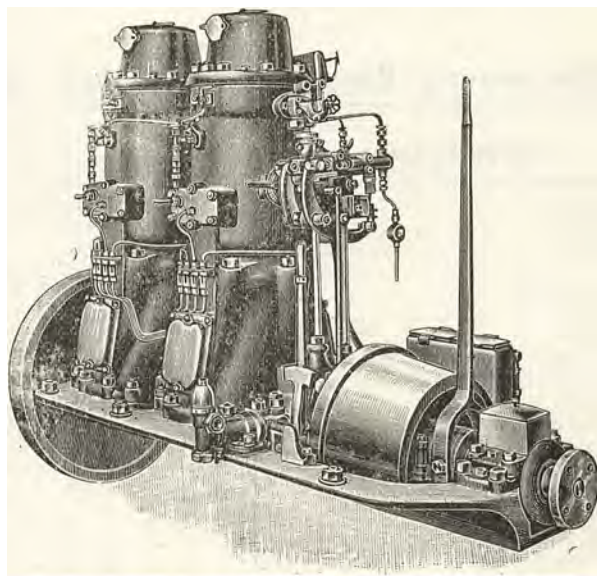
Nye Udgaver er udkomne af Søkortene: Nr. 241, Lille Bælt; Nr. 255, Jyllands Vestkyst; Nr. 258, Isefjord; Nr. 260, Faxe Bugt, Island; af den danske Havnelods (2 Krt.) samt af Fortegnelse over Arkivets Forhandlings-artikler.

ret sig noget og har i den senere Tid bl. a. sluttet til Danmark for Cement 70 Pf. og for Hvede 4 M.; Stralsund, Greifswald, Barth udbyder vedblivende flere Havrelaster, ligesom Lübeck stadig søger flere Skibe. Sverig er nærmest uforandret, dog med færre Ladninger fra Sundhavnene. Danmark er fra Provinserne overordentlig stille, endog med Cement er det ret sparsomt, og hvad København angaar, er det heller ikke meget livligt derfra for Tiden, og det er vanskeligt at placere de forøvrigt faa der lossende Skibe igen. Der sluttedes for løse Oljekager til Hasle 14 Øre, for Hvede til Helsingborg 9 Øre, Landskrona 8 Øre.

Havarier og Forlis.

Tjalve, Dpsk., paa Rejse fra Liverpool til Aalborg, er indkommen til Kristianssand med Maskinskade.

Hans, 3/m. Skonnert af Marstal, indkom for nogen Tid siden til Rio de Janeiro med Skade paa Forriggen. Skibet, der var bestemt til Hamburg, bliver nu af en større Bugserbaad slæbt til Bestemmelsesstedet. Bugserlønnen er fastsat til 41,500 Reichsmark. Ladningens Værdi c. 600,000 Reichsmark.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebare

Enerepresentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. her 5./7. — Alexandra, Nielsen, afg. New York 26./6. —



Algarve, Borries, pass. Gibraltar 8./7. — Anglo Dane, Pape, ank. her 9./7. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 8./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 3./7. — Arkansas, Petersen, pass. Dunnethad 28./6. — Arno, Fischer, ank. her 6./7. — Aurora, Gommesen, afg. Dunckerque 8./7. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersborg 8./7. — Beira, Mortensen, ank. Kotka 3./7. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 8./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. her 8./7. — Chr. Broberg, Larsen, pass. Holtenau 8./7. — Christian IX, Holm, ank. her 7./7. — Christianssund, Andresen, ank. Trondhjem 7./7. — Dagmar, Müller, afg. Oran 7./7. — Dania, Jørgensen, afg. Newcastle 2./7. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 7./7. — Esbjerg, Sørensen, afg. herfra 8./7. — Florida, Andersen, pass. Montevideo 19./6. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 7./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8./7. — Hengest, Munk, afg. herfra 8./7. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 7./7. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, pass. Dungeness 8./7. — Jolantha, Kylesbech, ank. Pillau 7./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 7./7. — Kentucky, Andresen, afg. Newport News 8./7. — Kiew, Tannesen, ank. Antwerpen 4./7. — Loire, Caignou, ank. Bordeaux 6./7. — Louise, Svan, ank. her 8./7. — Louisiana, Jønsen, ank. Halifax 21./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 7./7. — Minsk, Harder, pass. Brunsbüttel 8./7. — Morsø, Nellenann, ank. her 26./6. — Nicolai II, Petersen, afg. Antwerpen 7./7. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Antwerpen 8./7. — O. B. Suhr, Friscette, ank. Dunckerque 4./7. — Omsk, Jacobsen, er afg. Hull. — Oscar II, Hempel, ank. her 1./7. — Pennsylvania, Lissner, ank. her 26./6. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 5./7. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 7./7. — Romny, Bøgvad, ank. Cette 6./7. — Saga, Hansen, afg. herfra 7./7. — Saxo, Rasmussen, afg. London 8./7. — Seine, Le Dizes, ank. Frederikshavn 5./7. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 8./7. — Thyra, Dam, afg. herfra 9./7. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 8./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 4./7. — Tula, Therkildsen, ank. Petersborg 1./7. — United States, Gotsche, afg. New York 3./7. — Vendysse, Henriksen, ank. Antwerpen 2./7. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 7./7. — Virginia, Ørsted, afg. Baltimore 3./7.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 5./7. — Amalienborg pass. Holtenau 7./7. — Brattingsborg afg. Pensacola 19./6. — Børglum afg. Santos 3./7. — Dansborg afg. Fairwater 6./7. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 3./7. — Esrom pass. Galata 6./7. — Flynderborg afg. Petersborg 5./7. — Frederiksborg afg. Birkenhead 5./7. — Guldborg ank. Kasko 6./7. — Gurre pass. Hanstholm 4./7. — Hammenshus afg. Falmouth 6./7. — Harrildsborg afg. Lübeck 3./7. — Hundborg ank. Hungerburg 5./7. — Jelling afg. Caimanera 2./7. — Jomsborg afg. Petersborg 6./7. — Jungshoved ank. Nikolaevsk 4./7. — Jægersborg afg. Kasko 7./7. — Kallundborg afg. Sevilla 5./7. — Kalø afg. Huelva 1./7. — Klampenborg ank. Kronstadt 3./7. — Kronborg pass. Dungeness 7./7. — Lejre ank. Huelva 2./7. — Marselisborg pass. Skagen 6./7. — Næsborg ank. Libau 3./7. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 6./7. — Silkeborg pass. Gibraltar 5./7. — Skanderborg ank. Petersborg 3./7. — Skodsborg ank. Huelva 1./7. — Spigerborg pass. Hook of Holland 1./7. — Stegelborg afg. Huelva 3./7. — Stjerneborg ank. Dunckerque 4./7. — Søborg ank. Rio Janeiro 4./7. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 3./7. — Ulfsborg afg. Partington 1./7. — Urwienborg ank. Dunckerque 4./7. — Vordingborg pass. Hirtshals 7./7. — Ørkild afg. Huelva 4./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Swansea 5./7. til Kjøbenhavn. Johan Siem, Nielsen, ank. Calais 1./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hartlepool 6./7. til Archangel. — Russ, Petersen, afg. Limerick 27./6. til Campelton. Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 2./7. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Kronstadt 4./7. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 5./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Methil 6./7. til Petersborg. Vladimir Reitz, Olsen, afg. Troon 27./6. til Miramichi. Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Santa Fée 8./6. til Kings Lynn. Nawa, Dahl, ank. Barry 24./6.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Göteborg 7./7. udg. — Pangan ank. Genua 8./7. udg. — Bandon afg. Penang 21./6. hjemg. — Samni pass. Suez 3./7. udg. — Selandia afg. Bangkok 5./7. hjemg. — Jutlandia afg. Colombo 7./7. udg. — Annam pass. Sagres 1./7. udg. — Siam afg. Shimonoseki 7./7. hjemg. — Cathay afg. Sabang 26./6. hjemg. — Tranquebar pass. Perim 6./7. udg. — Indien, ank. Kjøbenhavn 28./6. — Chumpon afg. Funchal 30./6. udg. — Kina afg. Comox 2./7. hjemg. — Arabien ank. Vancouver B. C. 29./6. udg. — St. Croix afg. St. Thomas 23./6. hjemg.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 29./6. — Chassie Mærsk afg. Petersborg 3./7. — Eleonora Mærsk ank. Huelva 12./7. — Hulda Mærsk afg. Tyne Dock 3./7. — Laura Mærsk afg. Huelva 29./6. — Lexa Mærsk ank. Terneuzen 26./6. — Peter Mærsk ank. Ghent 3./7. — Sally Mærsk ank. Cardiff 27./6. — Høneborg ank. Petersborg 28./6.

Form. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 6./7. — Sara, Jensen, ank. Ghent 8./7. — Helene, Sørensen, afg. Kronstadt 8./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Antwerpen 4./7. — Valborg, Hansen, afg. Mariager 5./7. — Sjølland, Svarrer, ank. Burntisland 4./7. — Esrid, Hansen, ank. Wasa 8./7. — Agnete, Dam, afg. Petersborg 8./7. — Gunhild, Hansen, afg. Petersborg 4./7. — Hermia, Farup, afg. Reval 5./7. — Alice, Jørgensen, afg. Riga 3./7.

Havet. Fyen, Mathiesen, afg. Methil 3./7. til Archangel.

Orion. Erik, Hansen, afg. Archangel 26./6. — Flindt, Hellenes, ank. Petersborg 6./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Dragør 9./7. — Thorvaldsen, Olsen, pass. Kjøbenhavn 4./7. — Nordpol, Nielsen, ank. Ghent 28./6.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Nafanzas 1./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kjøbenhavn 2./7. — Svend, Schmidt, afg. Bouess 5./7. — Urania, Clausen, afg. Gibraltar 29./6.

Nordsøen. Nordland, Larsen, ank. Imingham 1./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Bandholm 2./7. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 6./7. — England, Andersen, ank. Windau 27./6.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Port Talbot 5./7. — Europa, Hansen, ank. Burntisland 4./7. — Frankrig, Friis, afg. Newrismond 21./6. — Tyskland, Danstrup, afg. Trinidad 11./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Sevilla 8./7. — Alf, Clausen, afg. Brunsbüttelkog 7./7.

Vesterhavet. Laura, Thøgersen, pass. l'Ouessant 6./7. for Valencia. — Ulla, Hansen, pass. Kjøbenhavn 6./7. for Rabat. Karla, Nielsen, pass. Heisingør 6./7. for Rökkala. — Nautik, Nielsen, ank. Antwerpen 6./7. — Nordsøen, Gram, pass. l'Ouessant 6./7. for London. — Thyra, Jessen, afg. Hernösand 5./7. til Palma. — Olga, Christensen, pass. Helsingør 5./7. for Sevilla. — Pøllly, Mathiasen, ank. Goole 4./7. — Cito, Jepsen, afg. Brahestad 4./7. til Almeria. — Rigmor, Uldall, ank. Ipswich 8./7. — Fylla, Brinch, ank. Palamos 8./7. — Stella, Larsen, pass. Helsingør 7./7. for Huelva. — Marie, Nielsen, ank. Malmö 7./7. — Dagmar, Skou, afg. Åbo 7./7. til Sevilla. — Bodil, Jensen, afg. Cartagena 7./7. til Swansea. — Nexos, Basse, pass. Hook of Holland 8./7. for Barcelona. — Nancy, Pedersen, ank. Barcelona 7./7. — Ellen, Hansen, pass. l'Ouessant 7./7. for Barcelona.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppe 5./7. — Martha, Christensen, afg. Skovik 8./7. — Elna, Rathje, ank. Blyth 7./7. — Therese, Pedersen, ank. Ghent 7./7. — Harriet, Larsen, ank. Ostende 1./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Burntisland 6./7. — Simone, Møller, ank. Antwerpen 7./7. — Jeanne, Olsen, ank. Dunckerque 8./7. — Vera, Riso, ank. Antwerpen 7./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Tynen 7./7. — Annine, Leth, ank. Archangel 1./7. — Kamma, Løffler, afg. Sunderland 5./7. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./6.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 1./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 30./6. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Riga 6./7.

Dania. Ely, Nielsen, ank. La Rochelle 1./7. — Nelly, Schubert, ank. Tynen 8./7. — Fanny, Eriksen, afg. Cardiff 4./7. til La Parrucha. — Lilly, Bang, afg. Marseille 4./7. til Aalborg. — Alexy, Sørensen, pass. Portland 8./7. for Sevilla. — Dagny, Clausen, pass. Cape Ushant 7./7. for Palma. — Mary, Duhn, afg. Boston 5./7. til Odense.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Eliscejev afg. Ghent 2./7.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja, ank. Burntisland 4./7.

Æro. Enighedden, Jensen, ank. Trångsund 7./7. — Energi, Jensen, ank. Kolding 2./7. — Erindring, Nielsen, ank. Blyth 7./7.

Sejlskibe.

Renne. Neptun, Kjoller, ank. Kjøbenhavn 30./6. — Amalie, ank. Rügenwalde 30./6. — Sigurd, Kofod, ank. Vordingborg 30./6. — Lilly, Holm, ank. Odense 4./7. — Hermod, Larsen, ank. Kalmar 4./7. — Argus, Holm, ank. Kalmar 5./7. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Faaborg 5./7.

Svendborg. Agnes, Nielsen, ank. London 2./7. — Yrsa, Sørensen, ank. Archangelsk 1./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Bremen 1./7. — Olga, Rasmussen, ank. Teignmouth 1./7. — Anna, Fisker, ank. Petersborg 1./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Fecamp 1./7. — Roma, Jensen, ank. Aalborg 2./7. — Jason, Hansen, ank. Boulogne 2./7. — Valkyrien, Hansen, ank. St. Drisenx 2./7. — Rota, Jensen, ank. Dunckerque 3./7. — C. W. Petersen, Petersen, pass. Dragør 2./7. — Clytia, Jensen, pass. Kjøbenhavns Red 2./7. — Sophie, Hansen, pass. Dragør 3./7. — Skjold, Larsen, ank. Harburg 3./7. — Willemoes, Eriksen, ank. Londou 2./7. — Zampa, Wulff, ank. Whitby 2./7. — Norden, Andreassen, ank. Fecamp 2./7. — Libra, Hansen, pass. Hel-

singer 3./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Kjøbenhavns Red 3./7. — Ragnhild, Wilde, ank. Rudkjøbing 3./7. — Concordia, Henriksen, ank. Kædeby 3./7. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Warnemünde 3./7. — Pallesen, Jensen, ank. London 4./7. — Philip, Christensen, ank. Snekkersten 4./7. — Lauritz, Dam, ank. Abbeville 4./7. — Niels, Nielsen, ank. Höganäs 4./7. — Alfrede, Clausen, ank. Kiel 4./7. — Delos, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 4./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Aberdeen 5./7. — Elise, Andreasen, ank. Charlestown 5./7. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Hudiksvall 5./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 6./7. — Zenitha, Jensen, ank. Salles d'Olonne 7./7. — Pampa, Jensen, ank. Nykjøbing M. 5./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Lorient 7./7. — Kamma, Fisker, ank. Grangemouth 7./7. — Martin, Petersen, ank. Wiborg 4./7. — Fædres Minde, Nielsen, ank. London 5./7. — Maagen, Jensen, ank. Par 6./7. — Vera, Jensen, ank. Concarneau 6./7. — Peter, Hansen, ank. Kolding 7./7. — Casper, Hansen, ank. Ekenæs 7./7.

Æra. Immanuel, Petersen, ank. Gefle 1./7. — Acacia, Jensen, ank. Råfsjö 1./7. — Hercules, Bager, ank. Wismar 1./7. — Alf, Hansen, ank. Kolberg 30./6. — Thyra, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 2./7. p. R. t. Casa Blanca. — Yrsa, Hansen, ank. Safi 2./7. — Mars, Stegmann, ank. Nykjøbing S. 2./7. — Dana, Bøye, ank. Gibraltar 1./7. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Llanelly 2./7. — Frederiksborg, Kisby, ank. Casa Blanca 2./7. — Kirstine, Rasmussen, ank. Wemyss 3./7. — Gertrud, Christensen, ank. Wemyss 3./7. — Viking, Weher, ank. Brightlingsea 2./7. — Abba, Petersen, ank. Brightlingsea 2./7. — Freya, Nielsen, ank. Folkestone 2./7. — Neptun, Skals, ank. Warnemünde 3./7. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Kings Lynn 2./7. — Val-

borg, Olsen, ank. Tranchjerg 3./7. — Marie, Christoffersen, ank. Granton 3./7. — Arietis, Andersen, ank. Kincardine Red 3./7. p. R. t. Sterling. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Drøbak 4./7. — Saturn, Nielsen, ank. Moss 4./7. — Ami, Christensen, ank. Ærskjøbing 3./7. — Minde, Rasmussen, ank. Swinemünde 3./7. — Fremad, Hansen, ank. Brightlingsea 3./7. — Nathalia, Eriksen, ank. Larache 4./7. — Apollo, Albertsen, ank. Laurvig 4./7. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Verus, Jensen, ank. Dysart 4./7. — Atlantie, Rasmussen, ank. Safi (Marokko) 3./7. — Claudia, Aaberg, ank. Casa Blanca 4./7. — Gloria, Fabricius, ank. Holmsbu 5./7. — Christiane, Petersen, ank. Travemünde 4./7. — Anne, Hansen, ank. Aalborg 4./7. — Skirner, Rasmussen, ank. Landerneau 4./7. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Norrköping 5./7. — Danmark, Nielsen, ank. Mazagan 4./7. — Marthing, Friis, afg. Archangelsk 5./7. til Bridport. — Henry, Jensen, ank. Bergen 5./7. — Mary, Andersen, ank. Mandal 5./7. — Duen, Hay, ank. Danzig 5./7. — Hydra, Christensen, ank. Shippingan (New Brunswick) 5./7. — Activ, Schmidt, ank. Göteborg 6./7.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skifsfart. — Kjøbenhavn, den 10. Juli 1913. — Fællesrepræsentationen for dansk Skifsfarts Aarsberetning for 1912 (Fortsat). — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling (Fortsat). — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

==== Faas hos samtlige Provianteringshandlere. ====

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALTY, and all important LINES and TRAMP OWNERS.

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Liner. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib. Mindre Skrueslip. Mindre Arbejden i Sæn. Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vidræmm. Ingen Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition og som Modeller er til Eftersyn.

Meddelelse fra Lloyd's

angaaende

Sø-Assurance af Gods, der tilhører en fjendtlig Magts Undersaatter.

Nedenstaaende Meddelelse blev given af Sir Edward Beauchamp, Baronet, Medlem af Parlamentet, Formand for Lloyd's Bestyrelse, ved den internationale Sørets-Konference i Kjøbenhavn den 16. Maj 1913.

Det er ganske naturligt, at britiske Sø-Assurandører i høj Grad har haft deres Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet om at betale Erstatning for Skade paa Gods, der er forsikret hos dem og tilhører en fjendtlig Magts Undersaatter, og Lloyd's Bestyrelse har hos Selskabets juridiske Konsulenter indhentet en Betænkning, af hvilken jeg skal tillade mig at læse Hovedindholdet:

1. Naar Krig er erklæret mellem Storbritannien og en fremmed Magt, kan ingen mellem britiske Undersaatter og Undersaatter af den fremmede Magt bestaaende Kontrakt ved Tvang gennemføres ad Rettens Vej, saa længe Krigen varer.
2. Som Følge heraf er en britisk Sø-Assurandør ikke under Lovens Tvang bundet overfor en Undersaat af den fremmede Magt til — i Henhold til en i Fredstid tegnet Police — at dække en Skade, der er indtraadt under Krigen; og for saa vidt angaar Skade, der er indtraadt forinden Krigserklæringen, og som falder ind under en saadan Police, kan Assurandøren forlange, at al Rettergang mod ham til saadan Skades Dækning suspenderes, indtil Freden er genoprettet.
3. Men Loven forbyder ikke en britisk Assurandør, hvis han selv finder det rigtigt, i Krigstid at betale den paagældende fremmede Magts Undersaat Erstatning for et Tab, som denne har lidt under Krigen eller før denne, og heller ikke gør han sig, ved at betale, skyldig i nogen Krænkelse af Loven eller ansvarlig til Straf i nogen Retning. Hvad angaar Tab, der lides af en Undersaat af den fremmede Stat forinden Krigserklæringen, er det overladt den britiske Sø-Assurandør selv at afgøre, om han vil forlange, at Rettergang mod ham skal suspenderes, indtil Freden er sluttet; men hvis han ikke i en eventuel mod ham anlagt Sag straks udtrykkelig nedlægger Paastand paa saadan Suspension, vil Domstolene lade Sagen mod ham gaa sin Gang, medens Krigen staar paa uden Hensyn til denne.

Det er meddelt mig, at Oprindelsen til de her refererede Retsregler er at søge i de strenge Retsafgørelser, som gaves af Englands Domstole under Napoleonskrigene, og skønt de her foreliggende Spørgsmaal ikke i de senere Aar har foreligget ligefrem for Domstolene, er der dog allerede nu ingen Tvivl om, at de engelske Retter er tilbøjelige til at tage Afstand fra den strenge Gennemførelse af Retsprinciper, der etableredes paa en Tid, da det internationale Handelskvæm, derunder ogsaa Sø-Assurancevæsenet, virkede under Forudsætninger, der var væsentlig forskellige fra dem, hvorunder der arbejdes i Nutiden.

Som Formand for Lloyd's Bestyrelse ønsker jeg at fremkomme med følgende Udtalelse:

For det første er det mig meddelt, at Domstolens Annaler ikke indeholder et eneste Eksempel paa, at et Erstatningskrav efter en Søforsikringspolice ved indtruffen Søskade er bleven vist tilbage af engelske Sø-Assurandører under Paaberaabelse af nogen af de Grunde, som findes omfalte i den af mig oplæste Betænkning.

For det andet har man henledt min Opmærksomhed paa en Artikel, der nylig har staaet i udenlandske Blade, og hvori des siges, at engelske Sø-Assurandører ikke blot ikke er tvungne efter Loven til at betale en fjendtlig Stats Undersaatter Erstatning for Skader, der indtræder under en Krig, selv om ogsaa Policen er udfærdiget forinden Krigens Begyndelse, men at endog en saadan Betaling er ligefrem ulovlig. Denne Udtalelse er en unøjagtig Gengivelse af det Svar, som "British Marine Committee" har givet paa en til samme rettet Forespørgsel, og Udtalelsen er tilmed villedende.

Den strider for det første mod Indholdet af den af mig refererede Betænkning, i hvilken det klart og tydeligt hedder: "at det er forbudt, britiske Sø-Assurandører i Krigstid at betale en fremmed Magts Undersaatter Erstatning for Skader, der er indtraadte under Krigen eller før samme"; men dernæst overser Artiklen ganske et Punkt, som berøres i Svaret paa hin Forespørgsel, nemlig at Staten har en i Sagens Natur grundet Ret til at tillade Forretningsforbindelse med fremmed fjendtlig Nation. I det interessante Svar paa den nævnte Forespørgsel, som Mr. Loden affattede til "The Deutch Association", fremhæves det i øvrigt, at "det er unyttigt at give Love, hvis disse kommer i Strid med de Principer, der dikteres af den gode Tro og Følelsen af, hvad der er ret og sømmeligt."

Den Position, som de engelske Sø-Assurandører har indtaget, og som de efter deres Udtalelser har i Sinde fremdeles at indtage, er den, at Opfyldelsen af en Søassurancekontrakt aldrig af dem vil blive nægtet under Paaberaabelse af, at det er fjendtligt Gods, den dækker, hvorimod enhver saadan Kontrakt vil blive loyalt respekteret i Krig saavel som i Fred, og jeg tør maaske for mit Vedkommende tilføje, at den Position, som de engelske Søassurancevæsenet saaledes har indtaget, efter min Mening er den eneste, som kan bestaa med hæderlige og loyale Principer.

Lloyd's, London, 26. Maj 1913.

Skib søges.

Kaptajn med eget Skib, indtil 400 Tons, der ønsker stadig Fragt paa Østersøen bedes indlægge Billet, mrk. 9011, paa **Sylvester Hvids Bureau**, Nygade 7.

Motor-Slæbebaad tilsalg.

Staal, bygget 1913, Klasse Germ. Ll. 100 $\frac{A}{4}$ W (E). 1st aug. 18 m. over alt. $\times 4,36 \times 1,65$ m. Dybtgaaende 1,25 m. Dieselmotor Benz, 4 Cylinder, 120 EHK., 160 IHK. Fart 8,5-9 Knob.

JULIUS OTT, Ferdinandstrasse 29, Hamburg.

Dæksbaad.

19,20 Br. Tons, 12 HK. Dan Motor, 5 Aar gammel, godt vedligeholdt, er til Salg eller Bytte med en Motorbaad 20 à 23 Fod ved Henvendelse til

Brødrene Thomsen,
Nakke, Nykjøbing Sj.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører I. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemaragade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

VÆGGELUS, Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med "Toxin" à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjåders Insektpulver-Lager, Nybrogade 28 St. Tlf. Byen 2496.
"Toxin" er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

Forlang altid
OTTO MONSTED'S
Margarine

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
16. Holmens Kanal. Private. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1736. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kristiansgade 12. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenstads 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon:
Holmens Kanal 24. Fjerde Søforsikring. Central 266

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenturer i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Dansk Lloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838
HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de
Septbr. 1913.

Hver Aften:
Store Koncerter i Koncert-
salen, Harmoniorkestret og
Promenadeorkestret. Hver
Uge: Solist- og Symfoni-
Koncerter. — Operetter,
Vaudeville, Farcer og Revy
i Teatersalen. — Artistfore-
stillinger paa Kunstner-
plænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination
og Fyrværkeri. Nye Fest-
arrangementer med Dans
og Konfetti. Talrige For-
lystelser, Karuseller, „Mun-
tre Hjul“, „Luna-Ballon“,
Rutschbaner, Skydebaner,
Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne,
25 Øre for Børn.

Abonnementkort: 12 Kr.
for en Voksen, 6 Kr. for
et Barn (under 12 Aar).

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf.
2159 Havnegade 28, Aarhus 2159
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatesserer til
Skibsprovantering.
Hurtigt og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf.
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg 2014
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND ^A/_S

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning, Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.
Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umä, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Äpparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garantierar reél behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftf.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.
Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.
Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe
Skibsmæglere, Dampskibsgenter
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.
UTZON & STEGMANN.
Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægløren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Seen. Fri Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.
N. P. Jensen
af Staten autoriseret Forhyringsagent.
Slotsgade 33. Aalborg.
Telefon 885.
Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejligade Nr. 26. ved Havnen.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat
Patent
for Reg- og Vandrerskedler.
1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra
Kvæsthusgade 3. **KAY DYHR** København
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). 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 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene
Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn, Carholtmann, Kjøbenhavn.

„Kend Dit Skib“.
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.
Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensternes Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspl.

HUSK at
JENS KJELDSSEN
fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.
Vestervoldgade 5.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnemont modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm 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.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som
Lagerøl og derefter aftap-
pet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Juli 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amiante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af

Tekn. Maskinhandel.



Otto Schwades Damppumpe
 Blakes Kedler
 Higginsons selvem. Lossehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerops
 Redningskrandse og
 Redningsbæltter.

Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indlævej, Frihavnen, Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.



Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 europæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM  HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	---	---	---	-----------------

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**

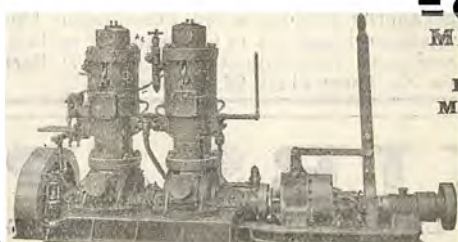
Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

**Københavns Uddampnings- og
 Desinfektionsanstalt. NIELS
 JENSEN**
 Vesterbrogade 25
 Telef. 6138
 Garanteret Udrydning af Væggetøj og Møl i Møbler og Sengetøj.
 Desinfektionen foregaaer i en Ovn med overhedet Damp; fuldstændig
 uskadeligt for Tojet. Hentes og bringes samme Dag.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
 St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
 John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING



**= GULD =
 MEDAILLE
 VED
 INTERNAT.
 MOTORUDST.
 1912**

**TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN**

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumpaksler 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“.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlær for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjærbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

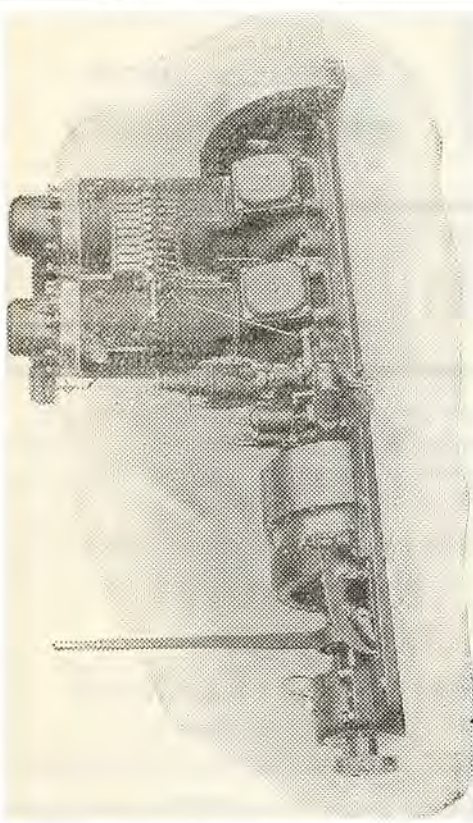
Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raollelemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftssikker.

Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: JAKOB GUNNLOGSSON, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 333.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Officielle Bekendtgørelser.

Søkort-Arkivet.

Nye Udgaver er udkomne af Søkortene: Nr. 241, Lille Bælt; Nr. 255, Jyllands Vestkyst; Nr. 258, Isefjord; Nr. 260, Faxe Bugt, Island; af den danske Havnelods (2 Kr.) samt af Fortegnelse over Arkivets Forhandlingsartikler.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912.

(Fortsat.)

Paa Foranledning af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har Repræsentationen haft Spørgsmaalet om en mere tidsvarende Belysning af Falske-Bolsaks i Storebelt under Behandling og har derefter henstillet til Ministeriet for Handel og Søfart, at der fra dettes Side blev foretaget de fornødne Skridt i saa Henseende, hvad enten det nu maatte findes mest formaalstjenligst at opføre et Baakefyr eller at anbringe en Lysbøje, der tillige kunde indrettes som Klokke- eller Fyrtønde.

Under Forhandlingerne desangaaende har Marineministeriet udtalt følgende:

»Kombinationen Lys- og Klokketønde er uheldig, fordi en Lystønde helst skal slingre saa lidt som muligt, medens en Klokketønde helst skal slingre saa meget som muligt. Naar det paa nogen Maade kan gøres, bør man derfor foretrække en Lys- og Fløjtetønde for en Lys- og Klokketønde, idet den førstnævnte er paalideligere som Lystønde, og dens Taagesignal høres under de allerfleste Omstændigheder betydelig bedre end den sidstnævntes. Men imod at anvende en Fløjtetønde ved Falske-Bolsax taler imidlertid, foruden at der allerede nu ligger en Klokketønde, at der mellem denne Grund og Revsnæs Lys- og Fløjtetøndé kun er en Afstand af godt 4 Sømil, saa at Forveksling under Taage kan befrygtes. Ganske vist er der mellem Klokketønden ved Falske-Bolsaks og Lys- og Klokketønden ved Lille-Grund kun ca. 5 Sømil, og her er, saa vidt bekendt, ikke indtraadt Forveksling, men der vil dog, saavidt man kan dømme, til Trods for at Afstanden er nærlig den samme, være mere Udsigt til Forveksling mellem Fløjtetønder ved Revsnæs og Falske-Bolsaks, end mellem Klokketønder ved Falske-Bolsaks og Lille-Grund. Det maa derfor anbefales, at man som Lydsignal ved Falske-Bolsaks bibeholder Klokken, men da Lys- og Klokketønderne erfaringsmæssigt ringer meget daarligere, end de til Klokketønder særlig konstruerede Sømærker, der tillige har den Fordel at kunne have en stor synlig Topbetegnelse, maa man anse det for rigtigst at bibeholde den nuværende Klokketønde og i Nærheden deraf udlægge en Lystønde, der da kan være konstrueret saaledes, at den saa godt som ikke slingrer. Det vilde i saa Tilfælde være naturligt, da Dagafmærkningen og Lystønden skal supplere hinanden, at udlægge sidstnævnte i ca. 10 m Vand NØ. for det lægste af Grunden«.

Dette Forslag har Repræsentationen sluttet sig til.

Paa Foranledning af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« har Repræsentationen indstillet til Ministeriet for Handel og Søfart, at der af Hensyn til Faaborg Havns Uddybning anbringes en Vager paa Skrams Flak og en Prik ved Avernakø, samt at der af Hensyn til de store Skibe, der nu gaa til de jyske Havne anbringes en Klokkebøje — eventuelt en Vager — ved Ljushagen paa Samsø, da denne er meget let at underløbe ved diset Vejr.

Angaaende et af Repræsentationen tidligere anbefalet Spørgsmaal om Ønskeligheden af at Regeringen vilde tage Initiativet til Etableringen af internationale Signaler for Skibe under Isbrydning har Repræsentationen — efter modtagne Oplysninger — udtalt, at den kan slutte sig til den Anskuelse, at det efter Forholdene maa anses for naturligt, at man fra dansk Side afventer Resultatet af de stedfindende russiske Forsøg, der ville blive afsluttede i Maj 1913.

Handels- og Skibsfartsoverenskomster.

Som det vil fremgaa af tidligere Aarsberetninger, har der mellem Danmark og de forenede Stater af Argentina været indledet Forhandlinger om Afsluttelsen af en Handelstraktat.

Udenrigsministeriet har under 14. Januar 1913 udsendt Bekendtgørelse om en mellem Danmark og Bulgarien truffet Overenskomst om gensidig Behandling i Aaret 1913 som mest begunstiget Nation, for saa vidt angaar Varer og Skibsfart.

Som anført i Aarsberetningen for 1911 har Repræsentationen udtalt, at den vilde sætte Pris paa at deltage i en paatænkt Forhandling angaaende Spørgsmaalet dels om Ønskeligheden af, at der indledes Handelstraktatforhandlinger med de Lande, med hvilke Danmark endnu ikke har afsluttet saadanne Traktater, dels om Ønskeligheden af, at der eventuelt indledes Forhandlinger om Ændringer i de nugældende Overenskomster af den omhandlede Art. Af Udenrigsministeriet er der desangaaende nedsat et Udvalg, der har afholdt en Række Møder, paa hvilke Repræsentationen — efter dennes Indstilling — har været repræsenteret af sin Formand, Direktør Carl Will, og Repræsentationen har derved haft Lejlighed til at gøre sin Indflydelse gældende med Hensyn til de omhandlede Spørgsmaal.

Udvalgets Forhandlinger er dog langt fra afsluttede endnu.

Internationale Søvejsregler.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen modtaget Memoranda fra den britiske Regering, indeholdende Forslag til Ændringer i de internationale Søvejsregler, idet Ministeriet har udbedt sig Repræsentationens Ytringer desangaaende.

Til dette Forslag har Repræsentationen fremsat forskellige Bemærkninger, saavel af reel som af redaktionel Natur, ligesom Repræsentationen har fundet Anledning til, nu da Spørgsmaalet om Forandring af de internationale Søvejsregler er oppe, at henlede Opmærksomheden paa at ændre Reglerne i Art. 26., særlig paa Grund af de afvigende Domme, som forskellige Retter er komne til angaaende Vigepligten overfor Damptrawlere.

Fra samme Ministerium har Repræsentationen modtaget Anmodning om Udtalelse angaaende et af de forenede Staters Regering fremsat Forslag til Ændringer i Nr. 3 af 2. Afsnit af Artikel 31 i »De internationale Søvejsregler« vedrørende Nødsignaler for Skibe om Natten.

I denne Anledning har Repræsentationen indstillet, at den foreslaaede Tilføjelse:

»and no signals for other purposes which may be mistaken for these distress signals shall be exhibited« ikke alene knyttes til den paagældende Bestemmelse angaaende Raketter eller Bomber etc.; men søges gjort gældende for samtlige Regler for Nødsignaler for Skibe om Natten.

Konferencer, Kongresser etc.

I Anledning af Henvendelsen til den danske Regering om eventuel Deltagelse fra Danmarks Side i internationale Konferencer angaaende forskellige Spørgsmaal har Repræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt,

at den ikke er interesseret i at Danmark repræsenteres ved en forberedende international Konference i St. Petersburg i Anledning af den 12. internationale Søfartskongres i Philadelphia,

at den ikke nærer noget særligt Ønske om, at Danmark repræsenteres paa en planlagt Konference med det Formaal at tilvejebringe større Nøjagtighed »for saa vidt angaar Afgivelsen af radiotelegrafiske Tidssignaler,

at den — under særligt Hensyn til den britiske Regerings Stilling til Spørgsmaalet — ikke finder Aarsag til at anbefale, at Danmark sender Repræsentant til en af den franske Regering paalænkt, international Konference til Fastsættelse, dels af særlige Maalingsregler for Fartøjer, udstyrede med Eksplosions- eller Forbændingsmotorer,

dels af ensartede Regler for Skibsmaalning i Almindelighed,

at den ikke finder Aarsag til at udtale sig særligt angaaende Danmarks Deltagelse i den internationale Toldkongres, der agtes afholdt i Maj 1913, idet den ganske kan overlade til Regeringsautoriteterne at varetage Skibsfartens Interesser paa en saadan Kongres.

Derimod har Repræsentationen ønsket at blive repræsenteret paa den interskandinaviske Forhaandskonference, der afholdtes i Juni Maaned i Kristiania til Forberedelse af en international Konference om ensartede Regler for Transportaffarlige Ladninger, samt ved en i Forbindelse hermed planlagt Forhaandskonference angaaende Indførelse af en for de tre nordiske Lande ensartet Trælasterlinie.

Repræsentationen indstillede som sine Repræsentanter Direktør i »Det forenede Dampskibsselskab« N. Høst og Dampskibsreder, fhv. Dampskibsfører A. N. Petersen, der toge Del i den paagældende Konference.

Repræsentationen har ligeledes udtalt til Ministeriet for Handel og Søfart, at den kan anbefale Afholdelsen af en af den britiske Regering planlagt international Konference til Fastsættelse af internationale Bestemmelser angaaende Lastelinie for Koffardiskibe, og at Danmark repræsenteres paa denne Konference.

Den amerikanske Konossementslov (Harter-Acten).

I Forbindelse med, at Repræsentationen har haft sin Opmærksomhed henvendt paa de Bestræbelser, der stadig er fremme i den amerikanske lovgivende Forsamling for paa enhver Maade at ophjælpe den amerikanske Skibsfart — angaaende hvilke Repræsentationen har modtaget forskellige Meddelelser — har den i Anledning af et af Senator Knute Nelson i de forenede Staters Senat indbragt Forslag til Ændringer i den amerikanske Konossementslov af 13. Februar 1893 (den saakaldte Harter-Act) foretaget Henvendelse til den danske Regering om — i Betragtning af Sagens store Betydning for den danske Skibsfart paa de forenede Stater — ad tjenstlig Vej at følge dette Spørgsmaals Udvikling med den største Agtpaagivenhed. Herom har Repræsentationen modtaget Tilsgn fra Regeringens Side.

Det skal tilføjes, at »Nordisk Skibsrederforening« i Kristiania har foretaget en lignende Henvendelse til det norske Udenrigsdepartement.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, den 17. Juli 1913.

Russisk Adresse-Kommission. I dette Blads Nr. 25 d. A. er optaget en Beretning fra den Deputation, der har været udsendt fra »The Baltic and White Sea Conference«, for, efter Indbydelse af det russiske Handelsministerium, at deltage i et Møde i St. Petersburg angaaende ovennævnte Sag, der ved dette Mødes heldige Forløb er kommet den ønskede Løsning et godt Skridt nærmere.

Efter »The Baltic and White Sea«s Juni Cirkulære meddeler vi her yderligere følgende om samme Sag, som Kontoret i Kjøbenhavn nøje følger og haaber at bringe til en heldig Afslutning ved fuldstændig Afskaffelse af Adresse-Kommissionen:

For nogen Tid siden har »The Riga Exchange Committee« sendt et Cirkulære til forskellige Handelskamre i Tyskland med Forespørgsel om, hvorvidt der eksisterer nogen Kutyme i tyske Havne med Hensyn til Adresse-Kommission ligesom i de russiske Østersøhavne. Svarene fra Tyskland var imidlertid alle benægtende. Et af dem var især af Interesse, nemlig det fra Lübecks Handelskammer, som lyder saaledes:

»Vi tillader os herved at meddele, at der hverken i denne eller nogen anden tysk Havn eksisterer nogen ved Kutyme eller ad officiel Vej fastsat Forpligtelse for en Skibsfører til at betale Adresse-Kommission. Saavidt os bekendt eksisterer en saadan Kutyme ikke i nogen europæisk Havn, alene med Undtagelse af de russiske.

Det kan hændes, at der for ikke russiske Havne ved Befragninger træffes Aftale om Adresse-Kommission, som saa bliver fradraget Fragtbeløbet. Men en saadan Adresse-Kommission maa for at være gældende udtrykkelig betingelses i Certepartiet, medens Forpligtelsen til at betale Adresse-Kommission i de russiske Østersøhavne er uafhængig af Certepartiets Betingelser. Saa vidt som vi véd, bliver Klarering af Skibe, i russiske saavel som i alle andre Havne, meget sjældent udført af Afskiberen eller Lastmodtageren. Rederen antager dertil en Mægler, som varetager Skibets Interesser, og som modtager en Klareringsafgift derfor. Der er en stor Forskel mellem Vederlag til en Skibsmægler og Penge, der under Navn af Adresse-Kommission betales i de russiske Havne. Adresse-Kommission bliver som sagt meget sjælden beregnet i ikke russiske Havne og da kun som Følge af en særlig Aftale, medens Rederne i de russiske Havne maa betale Lastmodtageren og tillige Afskiberen en kutymemæssig Adresse-Kommission og desforuden i de fleste Tilfælde et Vederlag til en Mægler for at varetage Skibets Forretninger. I Lübeck bliver Skibene altid adresseret til en Mægler, og dér er ikke Tale om Adresse-Kommission.

Da det er Skibsmæglerens Sag at varetage Redernes Interesser og yde Skibets Kaptajn Bistand paa enhver Maade, er vi ikke i Stand til at forstaa, hvilke særlige Tjenester der i de russiske Havne ydes af Afskibere eller Lastmodtagere til Gengæld for den Adresse-Kommission, som bliver betalt af Skibet.

Dette Brev fortjener mere end sædvanlig Opmærksomhed og faar særlig Betydning, fordi det kommer fra en officiel Institution, hvis Medlemmer er baade Købmænd og Redere. Det viser, at Rederne er i deres gode Ret og gør det paa en slaaende Maade af med den russiske »Exchange-Committee«s Theori, at Adresse-Kommission saaledes som den er paalagt af den, er en retfærdig Afgift.

Sømandsbiblioteket for Danmark har nu udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1912—1913. Regnskabet balancerer med Kr. 1.546.39. Indtægterne fremkommer hovedsagelig som Bidrag fra forskellige Rederier, Fyrvæset, Det Raben Levetz. Fond, Jul. Skrikes Stiftelse, Søfarende og andre. Til Bogindkøb er i dette Aar medgaaet Kr. 760. 81. Bogbinding Kr. 442.33, Administration Kr. 100, Husleje Kr. 50, Bogkasser Kr.

22,12 o. m. a. Til næste Aar kan overføres Kr. 106,25. Naar der saaledes kan overføres en mere end almindelig stor Kassebeholdning til næste Aar, ligger det i, at Biblioteket fra Kapt. Winther, S/S »Søborg« af Kjøbenhavn, lige før Regnskabsaarets Afslutning modtog Kr. 70, for en Bogkasse, der var gaaet tabt ved et Forlis, og som ved hans Omsorg var taget med i Havariberegningen. Det er første Gang saadant er hændt Biblioteket, og det anbeføres som vel værd at efterfølge i givet Tilfælde, navnlig naar henses til de store Tab Biblioteket havde i Fjor ved Forlis.

Efterspørgslen efter Bogkasser har været god som sædvanlig. Der er ved Centralen foretaget 70 Bytninger og Udsendelser, og Byttekasserne paa de forskellige Sømandshjem har været i flittig Brug. Skoleskibet »Viking« fik, da det var hjemme i Foraaret, en Boggave til Supplering af dets Bibliotek.

Boggaverne bliver efterhaanden meget faa, uagtet der vel nok var dem, der kunde have Glæde af at gennemse deres Bogreoler til Fordel for Sømandene.

Sømandsbibliotekets Bestyrere er Sognepræst H. F. Poulsen i Dalum og Forstander V. Rasch, Sømandshøjskolen i Svendborg.

Brysseler Konventionen. Storbritannien har for Kolonien New-Zealands Vedkommende tiltraadt den, den 23. September 1910, i Bryssel undertegnede Overenskomst om ensartede Regler med Hensyn til Sammenstød af Skibe og om Ydelse af Hjælp og Bjergning under Havsnød. Tiltrædelsen er meddelt de øvrige kontraherende Parters Regeringer af den belgiske Regering under 26. Maj d. A.

(»Zeitschrift für Versicherungswesen«.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Sekretær meddeler:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har meddelt Foreningen, at den i Henhold til Toldforordningens § 139, jfr. Plakat af 16. September 1826, for ind- og udgaaende Skibe fastsatte Stoppepligt ved Indløbet til Isefjorden, ved Alsøde under Mariager Toldsted, ved Udbyhøj under Randers Toldsted samt Stoppepligten for Skibe, der passerer ind i Hellenæsbugten, er bortfaldet fra den 1. d. M. at regne.
C. Minor Rasmussen.

Den ny Balkankrig. I Følge Meddelelse fra den bulgarske Regering vil indtil videre Sejlskibene uden Lods i Varnabugten mellem 43° 5' og 43° 18' N. B. og mellem Kysten og 28° 10' Ø. Lgd. (Greenwich) være forbudt Handelskibe.

Alle Skibe, som er bestemt til Varna, skal standse i Baltschik-Bugten og dér afvente den Damper, som skal lodse dem. De maa i intet Tilfælde sejle længere Syd paa end 43° 18' N. Br. Indsejling og Udsejling af Varna er kun tilladt fra Kl. 8 Morgen og indtil Solnedgang.

Saloniki, 13. Juli. Blokaden af Kysten til Kavalla er hævet. Handelsskibe maa ved Thasos tage Lods om Bord.

Athen, 13. Juli. Efter at den af den græske Regering anordnede Blokade af den nu af de græske Tropper besatte Havn Kavalla er hævet, er kun Kysten fra Enos til Munden af Floden Nesta blokeret (Fra 24° 50' til 26° 5' Ø. Lgd.

(Ritz. Bur.)

Skarpskydning ved Göteborg. Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til en Indberetning fra den kgl. Konsul i Göteborg, at der i Løbet af Maanederne Juli, August og September d. A. vil finde Skarpskydning Sted med Kanoner fra »Oscar II«s Fort paa fem paa hinanden følgende Søndage, der nærmere vil blive fastsat af Kommandanten.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsat.)

Vedrørende Afsnittet Tyske Drenges Forhyring med danske Sejlskibe i Hamburg bemærkede

Formanden: De fleste af de Herrer ved vel, at der er indtruffet Tilfælde, særlig i Hamburg, hvor enkelte Førere har modtaget Gratiale for at tage tyske Dreng om Bord og give dem deres første Uddannelse til Søs. Ministeriet har anmodet Fællesrepræsentationen og Dansk Sejlskibsrederi-Forening om en Udtalelse over Sagen. I sig selv kunde man vel ikke sige saa meget til det nævnte Forhold, men det er klart, at fortsætter man med at tage Betaling for at uddanne tyske Dreng, lægger man en Slags Hæmsko paa den danske Skibsfart, idet det vil bidrage til, at vi før eller senere kommer til at mangle Mandskab. Vi har derfor ikke kunnet andet end svare Ministeriet, at Erlæggelsen af Penge for Antagelsen af tyske Dreng paa danske Skibe er en Ting, som man bør søge at bekæmpe saa meget som muligt. Vi appellerer til Rejerne om at instruere deres Førere om ikke at benytte den Fremgangsmaade, men naar og hvor de kan, give danske Folk Fortrinet, særlig Dreng, saa at vi kan udanne Mandskab, vi senere utvivlsomt vil faa Brug for.

Ved Afsnittet Konsulatvæsnet udtalte

Formanden: Det har ofte været paa Tale ved vore Forsamlinger, at vi burde se at faa Konsulatsafgifterne for Skibsfarten helt afskaffet. Af den Grund har vi forhørt os lidt under Haanden om Sagen og om, hvorledes det eventuelt vilde stille sig, hvis Konsulatsafgifterne blev helt afskaffet. Efter hvad vi kan skønne — vi har ikke faaet noget direkte Svar — vil det næppe blive billigere, for hvis man afskaffer de faste Afgifter, vil der rimeligvis ligesom i andre Lande blive udarbejdet en Skala over, hvad Skibsførerne skal betale, naar de henvender sig til Konsulerne. Hertil er jo det at sige, at henvender man sig til dem, maa man ogsaa finde sig i at betale derfor. Det kan synes urigtigt, at Handlende, Haandværkere o. s. v. kan rejse rundt og stadig henvende sig til Konsulerne uden at skulle betale derfor, medens Skibsfarten saa at sige maa betale for dem. Men paa den anden Side kan man ikke fortænke Regeringen i, at den, hvis Konsulatsafgiften helt afskaffes, indfører en Slags Skala, hvorfor enhver Skibsfører har at betale for den Tjeneste, Konsulatet har vist ham, eller det Arbejde, han har forvoldt det. Vi er lidt bange for, at Byrden for Skibsfarten saa maaske vilde blive større end nu, og vi har derfor i Bestyrelsen tænkt paa at fremsætte et Forslag om, at den nuværende Konsulatsafgift nedsattes til det halve. Saa vidste man, at saa og saa meget har man at betale, og saa var man fri for at ryste for de Forhøjelser, der muligvis kunde blive Følgen af den omtalte Skalas Indførelse. Jeg vilde gerne høre, hvorledes man stiller sig til den Sag; det er rart at vide, hvis vi senere faar Sagen under Forhandling.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Vi har i en lang Aarrække arbejdet paa at faa Konsulatsafgifterne afskaffet. Man kan med Dristighed paastaa, at Konsulatvæsnet

er til mere Fordel for Handelsstanden end for Søfarten, og som allerede nævnt af Formanden, enhver Haandværker eller enhver anden henvender sig frit til Konsulen, hvor han kommer hen, men Skibene maa betale. Det er nok muligt, som Formanden udtalte, at det vil blive dyrere, hvis vi faar Konsulatsafgiften afskaffet og faar indført en Skala, hvorefter Konsulen skal betales for den enkelte Sag, han har hjulpet Skibsføreren med at ordne. Men jeg vil alligevel finde den Ordning mere retfærdig, thi er jeg i Forlegenhed, maa jeg i Almindelighed finde mig i at betale for at komme ud af den; men har jeg ikke Brug for Konsulen, vil jeg altsaa under en saadan Ordning ikke komme til at betale til ham. Anmoder man om Assistance, er det rigtigt, at man betaler, men ellers ikke.

Jeg mener altsaa, at man fremdeles bør arbejde paa at faa Konsulatsafgifterne afskaffet. Det er efter Tidernes Udvikling blevet en uretfærdig Afgift for Skibene. Under tidligere Forhandlinger paa Tinge er det udtalt fra alle Sider, saa vel fra Ministeriets Side som af Mænd af de forskellige politiske Partier, at eftersom Udviklingen er skreden frem, er Konsulatsafgiften bleven en uretfærdig Skat. Men den daværende Finansminister Vilhelm Lassen udtalte, at han kunde ikke undvære de 272,000 Kr., som Konsulatsafgiften indbragte, han havde ikke Raad til at afse den. Det er beklageligt at høre noget saadant, samtidig med at man ser, at der paa andre Omraader ikke ses saa knebet paa Pengene. Man kan godt give 300,000 Kr. til en Udstilling, det vedrører ikke Skibsfarten, den har ingen Interesse deraf.

I Tilslutning til de mindre Meddelelser i Aarsberetningens sidste Afsnit bemærkede

Sekretæren: Jeg vil gerne hertil føje en Meddelelse, som for nylig er kommet fra Udenrigsministeriet angaaende danske Skibe i svensk Kystfart. Den findes i Udenrigsministeriets Meddelelser 1913, Hæfte VII og lyder saaledes:

»Paa dertil given Foranledning henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa, at det i Følge den svenske Toldforordning under Bødestraf er forbudt Skibe, indenlandske saa vel som udenlandske, der er befragtet fra en svensk Plads til en anden, under Rejsen at anløbe udenlandsk Havn, medmindre dette sker i Nødtilfælde.«

Det er vist i den senere Tid hændt, at Skibe i svensk Kystfart har anløbet Helsingør og derefter, naar de kom tilbage til Helsingborg, er blevet idømt temmelig høje Mulkter. Det er Anledningen til Udenrigsministeriets Meddelelse.

Mødet udsattes Kl. 1.

Det genoptoges Kl. 2.

Der foretoges den under Nr. 2 paa Dagsordenen opførte Sag:

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for C. P. Lund, N. J. Ohlsen og Alfred Nielsen, der afgaar efter Tur.

Paa Forslag af Navigationsskolebestyrer Hansen, Marstal, genvalgte de nævnte tre Bestyrelsesmedlemmer med Akklamation.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1913 i Stedet for R. S. Hansen og P. N. Harbye, der fratræder i Henhold til Lovens § 8.

De to afgaaende Revisorer genvalgte enstemmig.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af Stedet for Afholdelsen af næste Generalforsamling.

Formanden: Bestyrelsen er enig om at foreslaa Rudkjøbing, men hvis Generalforsamlingen ønskes afholdt et andet Sted, bedes der fremsat Forslag desangaaende.

Der fremkom intet andet Forslag, og Bestyrelsens Forslag om at afholde Aarsgeneralforsamling 1914 i Rudkjøbing, vedtoges enstemmig.

Skibsreder Alfred Nielsen, Rudkjøbing: Maa jeg paa Rudkjøbings Vegne takke for den Ære, Foreningen viser Byen ved at vælge den til Stedet for næste Generalforsamling.

(Sluttes.)

Bestemmelser for Oprettelse og Drift af Radiotelegrafstationer.

Til Gennemførelse af Lov af 19de April 1907 om traadløse Telegrafer (Radiotelegrafer) og af den i London den 5te Juli 1912 afsluttede internationale Konvention om Radiotelegrafer har Ministeriet for offentlige Arbejder under 27. Juni udsendt ny Bestemmelser, der skal iagttages ved Oprettelse og Drift af Radiotelegrafstationer samt ved Befordringen af Radiotelegrammer.

Af disse Bestemmelser, der er traadt i Kraft 1. Juli d. A., skal her gengives nedenstaaende Afsnit:

I. Oprettelse af Radiotelegrafstationer.

§ 1.

Paa dansk Landterritorium samt om Bord paa Skibe, der til Stadighed ligger for Anker, saasom Fyrskibe og lign., kan Radiotelegrafstationer (Kyststationer) kun oprettes af Staten selv.

§ 2.

Om Bord paa Skibe under dansk Flag, der ikke ejes af Staten selv, maa Radiotelegrafstationer (Skibsstationer) kun oprettes og drives efter forud indhentet Tilladelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder.

Tilladelsen eller en bekræftet Afskrift af samme skal altid have om Bord i Skibet.

Naar de i Tilladelsen fastsatte Vilkaar for Stationens Indretning og Drift ikke overholdes, vil den blive tilbagekaldt; samtlige til Stationen hørende Apparater skal i saa Fald fjernes.

§ 3.

Andragende om Tilladelse til Oprettelse og Drift af Radiotelegrafstationer om Bord paa Skibe under dansk Flag skal affattes paa dertil af Ministeriet for offentlige Arbejder approberede Skemaer, der udleveres af og indsendes in duplo til Telegrafdirektoratet med underskrevet Paategning om, at Stationen vil opfylde følgende Betingelser:

- De udsendte Bølger skal være saa rene og saa lidt dæmpede som muligt; særligt er Benyttelsen af Af-senderapparater, ved hvilke Frembringelsen af de udsendte Bølger opnaas ved direkte Gnistudladning i Antennen, kun tilladt i Nødstilfælde. Denne sidstnævnte Anordning ved Afsenderen kan dog tillades visse særegne Stationer (f. Eks. mindre Fartøjer), ved hvilke Primærenergien ikke overstiger 50 Watt.
- Apparaterne skal være i Stand til at afsende og at modtage med en Hurtighed, der svarer til mindst 20 Ord i Minuttet, hvert Ord regnet til 5 Bogstaver.

Ny Installationer, der anvender en Energi af mere end 50 Watt, skal udstyres saaledes, at det vil være muligt let at opnaa flere Telegraferingsafstande, der er mindre end de normale, og af hvilke den mindste er omtrent 15 Sømil (= ca. 28 km). De ældre Installationer, der anvender en Energi af mere end 50 Watt, skal saa vidt muligt ændres, saaledes at de opfylder de foranstaaende Forskrifter.

- Modtagerapparaterne skal med den størst mulige Beskyttelse mod Forstyrrelser være i Stand til at modtage Signaler med de for Skibsstationen fastsatte Bølgelængder paa indtil 600 Meter.
- Stationens Primærenergi, maalt ved Generatorens

Klemmer maa under almindelige Omstændigheder ikke overstige en Kilowatt.

- En større Energi end 1 Kilowatt kan dog anvendes, hvis Skibet skal korrespondere med den nærmeste Kyststation paa en Afstand, der er større end 200 Sømil (= ca. 370 km), eller hvis Forbindelse paa Grund af særlige Forhold kun kan opretholdes ved en Forøgelse af Afsenderenergien.

- Stationens Betjening skal foregaa ved en eller flere af de nedenfor i § 7 omhandlede med Certifikat forsynede Telegrafister.

Stationens Aabning for Drift maa ikke finde Sted, forinden Telegrafdirektoratet har afgivet Erklæring om, at det ved et Eftersyn har forvisset sig om, at de i den af Ministeriet for offentlige Arbejder givne Tilladelse fastsatte Betingelser er opfyldt.

II. Indretning, Betjening og Drift af private Skibsstationer.

§ 4.

Skibsstationers Apparater skal til enhver Tid være i nøje Overensstemmelse med det i Tilladelsen til deres Oprettelse derom foreskrevne.

§ 5.

Kyststationernes Tjenestetid fastsættes af Ministeriet for hver Stations Vedkommende.

Skibsstationerne indordnes med Hensyn til deres Tjenestetid under følgende 3 Klasser:

- Stationer med uafbrudt Tjeneste,
- Stationer med begrænset Tjenestetid og
- Stationer uden bestemt Tjenestetid.

Under Sejlads skal der paa Stationer med uafbrudt Tjeneste til Stadighed være Betjening ved Høreapparatet: Paa Stationer med begrænset Tjenestetid skal der være Betjening ved Høreapparatet i hele Tjenestetiden samt i de første 10 Minutter af hver Time udenfor den normale Tjenestetid. Stationer uden bestemt Tjenestetid er ikke forpligtet til at holde nogen regelmæssig Vagt ved Høreapparatet.

Skibets Klassifikation med Hensyn til Tjenestetiden angives i Bevillingen.

§ 6.

Enhver Skibsstation skal være indrettet til at kunne afsende og modtage med Bølgelængderne 600 Meter og 300 Meter. Den normale Bølgelængde er 600 Meter; mindre Skibe kan dog erholde Tilladelse til at anvende Bølgelængder paa 300 Meter, men de skal altid kunne modtage Telegrammer med Bølgelængden 600 Meter. I Tjenestetiden skal enhver Skibsstation kunne vækkes med sin normale Bølgelængde.

Skibsstationer med uafbrudt Tjeneste og Skibsstationer med begrænset Tjenestetid er forpligtet til at have en radiotelegrafisk Reserveinstallation, hvis enkelte Dele skal være anbragt saa sikkert som muligt. Denne Installation, der skal have sin egen Energikilde og hurtigt skal kunne tages i Brug samt kunne arbejde tilfredsstillende i mindst 6 Timer, skal have en minimal Rækkevidde af

80 Sømil (= ca. 150 km) for Skibsstationer af første Klasse (med uafbrudt Tjeneste) og

50 Sømil (= ca. 100 km) for Skibsstationer af anden Klasse (med begrænset Tjenestetid).

Denne særlige Installation kræves ikke paa de Skibe, hvis normale Installationer opfylder ovennævnte Forordninger til Reserveinstallationerne.

§ 7.

Tjenesten i Skibsstationer skal besørges af Telegrafister, som er i Besiddelse af et af Ministeriet for offentlige Arbejder udfærdiget Certifikat.

I paatrængende Tilfælde og kun for en Rejse kan Tjenesten varetages af en eller flere Telegrafister med Certifikat fra en fremmed Regering, der har tiltraadt den internationale Radiotelegrafkonvention.

Certifikatet attesterer,

d e l s Telegrafistens Dygtighed med Hensyn til:

- a) Betjening af Apparaterne og Kendskab til deres Virkemaade,
- b) Afsendelse og Modtagelse (gennem Hørelsen) af Telegrammer med en Hurtighed, som for Opnaaelse af:
 - 1) Certifikat af 1. Klasse ikke maa være mindre end 20 Ord i Minuttet,
 - 2) Certifikat af 2. Klasse ikke maa være under 12 Ord i Minuttet,
- c) Kendskab til de Reglementer, der anvendes i Radiotelegraf-tjenesten,

d e l s at Telegrafisten er underkastet samme Hemmeligholdelsespligt og Strafansvar m. m. i Overtrædelsestilfælde som Statens egne Telegrafister.

Telegrafister med Certifikat af 2. Klasse kan forrette

Tjeneste:

- a) i Skibe, som kun benytter Radiotelegraf i egen Tjeneste eller til Besætningens Korrespondance,
- b) som Hjælpetelegrafister i alle de Skibe, som har mindst en Telegrafist med Certifikat af 1. Klasse.

Skibsstationer med uafbrudt Tjeneste skal betjenes af mindst to Telegrafister med Certifikat af 1. Klasse.

Skibsstationernes Radiotelegraf-tjeneste er direkte underlagt vedkommende Skibsfører.

I Tilfælde af Overtrædelse af de for Radiotelegraf-tjenestens Besørgelse gældende Forskrifter kan Certifikatet annulleres af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Der maa ikke tilstedes uvedkommende Adgang til Stationslokalet.

§ 8.

Skibsstationer er forpligtet til, saa vidt det er teknisk muligt, at udveksle Telegrammer med andre Stationer (Kyst- eller Skibsstationer) uden Hensyn til, hvilket radiotelegrafisk System der anvendes af paagældende anden Station. Telegramudvekslingen med andre Skibsstationer bør dog ske saaledes, at Tjenesten ikke forstyrres for Kyststationerne, idet disse som Regel bør have Forretten for den offentlige Telegramudvekslings Vedkommende.

Driften af Stationerne skal i saa vidt Omfang som muligt indrettes saaledes, at den ikke forstyrrer andre Stationer.

Udveksling af overflødige Signaler og Ord er forbudt. Forsøg og Øvelser er kun tilladt, for saa vidt andre Stationers Tjeneste ikke derved forstyrres; de maa derfor kun udføres med andre Bølgelængder end dem, der benyttes ved den offentlige Telegramudveksling, samt med Anvendelse af mindst mulig Energi.

Naar et Skib ligger i dansk Havn, maa dets Station kun benyttes til Telegrafering med Skibe, der er i Nød.

§ 9.

Den i Følge Londonkonventionen nødvendige Anmeldelse af Skibsstationerne for det internationale Bureau i Bern besørges af Telegrafdirektoratet, der saavel i dette som i andre Øjemed kan forlange sig tilstillet enhver Oplysning om Stationernes Indretning, Betjening og Drift.

§ 10.

Tilsynet med, at samtlige for Skibsstationers Anlæg og Drift givne Forskrifter overholdes, føres af Telegrafdirektoratet. De af Telegrafdirektøren hertil tilfornordnede skal til enhver Tid mod Forevisning af Legitimation have Adgang til at bese og undersøge Stationen, for saa vidt Skibet befinder sig paa dansk Søterritorium; alle af dem forlangte Oplysninger skal uopholdelig gives, og de af dem givne Forskrifter skal foreløbig efterkommes, indtil anderledes maatte blive bestemt af Telegrafdirektøren, eventuelt Ministeriet for offentlige Arbejder.

For Udførelsen af Tilsynet tilkommer der de tilsynsførende Dagpenge og Godtgørelse for Rejseudgifter; disse udbetales de paagældende af Telegrafdirektoratet, men vil være at refundere dette efter Regning af Skibets Rederi.

Ministeriet forbeholder sig, naar særlige Statshensyn maatte kræve det, at forbyde Radiotelegrafering fra Skibe, danske og fremmede, paa dansk Søterritorium og at træffe de til Gennemførelsen af et saadant Forbud nødvendige Bestemmelser.

Fragtmarkedet.

Den bedre Tendens fra Sortehavet, Azow, Indien og River Plate udviklede sig yderligere siden vor forrige Beretning, og alle disse Markeder betalte højere Rater, hvilket vil ses af de efterfølgende effektive Befragtninger. Tønen er fremdeles forhaabningsfuld, og fra U. S. spores der ogsaa nu mere Lyst til at befragte pr. August, September og Oktober. Østersøen viser ingen nævneværdige Forandringer fra sidst, men dette Marked saavel som Hvidehavet har et stort Udvalg af Laster til særdeles lønnende Fragter, og Udsigterne for Resten af Sæsonen er gode, da der antagelig fra næste Maaned vil komme en Del Korn frem til Afskibning, hvilket vil stive Træfragterne af. Kulfragterne er i enkelte Retninger en Kende lavere end for en Uge siden, men det menes almindeligvis, at de vil rette sig igen, saasnart de skotske »holidays« er vel overstaaet. Strejken i Leith og Granton vedvarer, men det maa haabes, at den ikke vil sprede sig til andre Pladser paa Forthet, hvilket der forøvrigt heller ikke er Udsigt til i Øjeblikket. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi:

Ø s t e n. Ris Haiphong eller Saigon til Frankrig 26/6 én, 27/6 to Lossehavne, 28/6 begge Ladehavne til to Lossehavne, Juli—August. Kul Newcastle N. S. W. 25/ til Sydamerikas Vestkyst. Fra Kurrachee betales 17/6 à 18/ til udsøgt Havn, 19/ Frankrig, net terms, 15. Juli—10. August, 16/10½ Birkenhead direkte. Fra Bombay 20/9 »scale terms« til to Havne U. K. eller Kontinentet, meget prompt.

Sortehavet etc. Korn pr. store Baade fra Odessa, Nikolajeff, Kherson etc. 9/6 Basis Rotterdam, 3 d. Reduktion for Byg, prompt, 10/6 pr. 10.—25. August. Fra Azow 10/6 à 10/9 Rotterdam, 11/ Emden, 11/3 Hamburg eller Weseren, prompt, mindre Baade 11/6 à 11/9 N. C. eller »any«, 6 d. ekstra Hamburg. Oljekager Azow til Sydsverig 15/6 én, 16/ to Lossehavne. Salt 15/ Eupatoria/Libau, prompt.

M i d d e l h a v e t. Erts 6/6 Seriphos/Glasgow, 5/9 Venedig/Westharpool (4,500 Tons med 700—700 Tons daglig), 5/ Carthage/Rotterdam (5,000 Tons med 1,000—1,000 Tons daglig), 7/3 La Goulette/Ardrossan, 8/ La Falaise/Barrow, 6/4½ Hornillo Bay/Glasgow, alt med fri Despatch. Fra Huelva 5/6 Rotterdam (1,000—1,000 Tons daglig), Tinto terms. Espartofragterne fra Middelhavet viser ingen Forandring. Erts fra Bilbao 5/ Newport, 5/1½ à 5/3 Rotterdam, 4/6 à 4/9 Cardiff.

N o r d a m e r i k a. Korn Baltimore/Rotterdam 2/4½, Antwerpen 2/6, Juli—August. Bomuld etc. fra Savannah 48/9 U. K. eller Kontinentet, September. Fra Golfen paa Netto Charter 14/6 à 14/9 U. K. eller Kontinentet, prompt, 17/ à 17/9 pr. 10. September—10. Oktober. Option Hamburg, 18/ à 18/3. Bomuld fra Golfen 47/6 Liverpool eller Bremen, 48/9 Havre pr. September—Oktober, fra Wilmington 5/ mindre pr. August—September. Tømmer Mobile/Fleetwood 105/ (750 Stds.) pr. Juli—August.

S y d a m e r i k a. Korn fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 18/3 à 18/7½ O. C. (— 6 d. direkte Havn) pr. Juli, 17/ à 17/6 pr. August, alt efter Størrelse og Position. De prompteste Baade erholdt de højeste Rater. Pr. 10. August—10. September betales

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1288. Frankrig. Ile de Lérins. Sainte-Marguerite. Semafor-Station lukket.
(, Avis aux Navigants" Nr. 306/1911. Paris 1913.)
Semafor-Stationen paa NE.-Hjørnet af Kastellet paa Øen *Sainte-Marguerite* er permanent lukket. 43° 31' 26" N. 7° 02' 47" E.
1289. Sardinien. Advarsel med Hensyn til Undervandsbaade.
(, Notice to Mariners" Nr. 955. London 1913.)
Øvelser med Undervandsbaade finder daglig Sted i Nærheden af *Maddalena*, Naar Baadene er neddykkede, fører Ledsagedamperne et rødt Flag paa Mastetoppen.
- Et rødt Flag hejses paa Semaforerne ved *Guardia Vecchia*, Kap *Ferro* og Kap *Figari* i Overensstemmelse med Stedet, hvor Øvelserne finder Sted.
- Overnævnte Flag paa Semaforerne kan nedhales, naar Stationerne vil signalere til et i Sigte værende Skib, men hejses straks, naar et andet Skib kommer i Sigte.
- Alle Skibe, som ser Ledsagedamperne, skal passe omhyggelig paa internationale Signaler fra disse.
- Saadanne Signaler vil blive givet for at angive Kurser o. l., saa Kollisioner kan undgaaes. Om nødvendig vil et Skud blive affyret.
- Ved Besejlingen af ovennævnte Farvande paalægges det at holde godt Udkig efter Undervandsbaadens Periskoper.
- Under almindelige Øvelser bærer Periskopet en lille Mast med en Metalvimpel. *Guardia Vecchia*: 41° 13½' N. 9° 39¼' E. Kap *Ferro*: 41° 09¼' N. 9° 31½' E. Kap *Figari*: 40° 59¾' N. 9° 39¾' E.
1290. Sardinien N.-Kyst. Caprera. Palma. Grund.
(, Avvisi al Naviganti" Nr. 169/449. Genova 1913.)
SSE. for 4m Grunden er fundet en Grund med 1,2 m Vand, c. 2470 m 324½° (misv. NW. t. N. ¾ N.) fra Signalmasten paa *Punta Rossa*. c. 41° 11' 14" N. 9° 27' 15" E.
1291. Sardinien W.-Kyst. Kap Altano N. Grund.
(, Avvisi al Naviganti" Nr. 168/441. Genova 1913.)
En Klippegrund med 2,5 à 5 m Vand, strækker sig 1,7 Sm langs med Kysten fra et Punkt, som ligger paa c. 39° 16' 10" N. 8° 24' 50" E. Grunden strækker sig indtil c. 700 m fra Kysten.
1292. Italien W.-Kyst. Sestri Levante. Fyr forandret.
(, Avvisi al Naviganti" Nr. 167/437. Genova 1913.)
Sestri Levante røde, faste Fyr er forandret til et grønt, fast Fyr. 44° 16' 16" N. 9° 23' 08" E.
1293. Italien W.-Kyst. Ischia—Procida. Vivara. Lystønde forandres.
(, Avvisi al Naviganti" Nr. 168/444. Genova 1913.)
I Juli 1913 forandres Lystønden ved Grunden *Vivara* i Løbet mellem Øerne *Ischia* og *Procida* til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. 40° 44' 40" N. 13° 58' 46" E.
1294. Italien W.-Kyst. Canale di Procida. Torrione. Lystønde forandres.
(, Avvisi al Naviganti" Nr. 168/442. Genova 1913.)
I Juli 1913 forandres Lystønden ved S.-Enden af *Torrione* Grund til at vise rødt Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s. 40° 46' 30" N. 14° 02' 40" E.
1295. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Gaiola. Lystønde forandres.
(, Avvisi al Naviganti" Nr. 168/443. Genova 1913.)
I Juli 1913 forandres Lystønden ved S.-Enden af *Gaiola* Grund til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. 40° 47' 07" N. 14° 11' 21" E.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hæc og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er i Krone aarlig foruden Portoudgifter. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1242. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Sømærker atter udlagt.
(, Underrättelser för sjöfarande" Nr. 28/698. Stockholm 1913.)
Stålbådan Fløjtetønde, 59° 14½' N. 19° 00¼' E., og *Södergrundan* Klokketønde, 59° 15' N. 9° 03' E., er atter udlagt, og de midlertidige Stager er inddraget.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/101. København 1913.)
1243. Sverrig. Bottniske Bugt. Sesarö N. Tegelgrundet. Sømærke udlagt.
(, Underrättelser för sjöfarande" Nr. 28/692. Stockholm 1913.)
S. for *Tegelgrundet* er udlagt en Stage med Kost paa 65° 45' 06" N. 23° 45' 40" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1127. København 1913.)
1244. Finland. Bottniske Bugt. Ålands Distrikt. Storbrodden Fyrskib ombyttes midlertidig.
(, Nachrichten für Seefahrer" Nr. 27/1634. Berlin 1913.)
Storbrodden Fyrskib skal paa Grund af Eftersyn midlertidig ombyttes med Reservefyrskibet *Årangsgrund*, som viser to røde, faste Fyr. Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød hver 1 Minut, Stød 7 s., Pause 53 s. Kommer Sirenen i Uorden, gives Taagesignal med en Klokke. 60° 25' N. 19° 13' E.
1245. Finland. Finske Bugt. Twärminne Red. Deviationsbaaer opført.
(, Nachrichten für Seefahrer" Nr. 27/1635. Berlin 1913.)
Paa NW.-Siden af *Twärminne* Red er opført to hvide Ledebaaer til Deviationsundersøgelse. Baaerne er overet i Pejling 314° (misv. NW. ¼ N.). 59° 53½' N. 23° 14½' E.
Man advares mod at forveksle dem med Ledebaaerne, som fører gennem Farvandet.
1246. Finland. Finske Bugt. Kalbådangrund Fyrskib midlertidig inddraget.
(, Nachrichten für Seefahrer" Nr. 28/1789. Berlin 1913.)
Den 14de Juli d. A. er *Kalbådangrund* Fyrskib inddraget for et Par Ugers Tid, hvorefter det bliver udlagt uden nærmere Bekendtgørelse. 59° 59' N. 25° 37' E.

1247. Tyskland. Swinemünde. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1627. Berlin 1913.)

Ved *Swinemünde* skydes der med Gevær ud over Søen fra den 15de Juli til den 8de August 1913 efter Kl. 8 Fm. Den 19de, 21de og 29de Juli begynder Skydningen Kl. 6 Fm, og der skydes tillige om Natten. Naar der skydes, er Havnen spærret, og et grønt Flag er hejst paa Fyrtaarnet. Paa de Dage, hvor der ikke skydes, er det grønne Flag hejst paa Lodstaarnet. Fyrtaarnet: 53° 55' N. 14° 17¼' E.

1248. Tyskland. Darsserort. Opmaalingssteder midlertidig udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1634. Berlin 1913.)

Mellem 10 Sm N. for og 7 Sm W. for Tønden *Darsserort Nord* er udlagt 6 Tønder med Topbetegnelse og Flag til Brug ved Opmaaling. *Darsserort Nord*: 54° 33½' N. 12° 34' E.

1249. Tyskland. Kieler Fjord. Kiel. Düsterbrook Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1788. Berlin 1913.)

Paa den ny Marinesignalstation *Düsterbrook* er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 22 s, Blink 1 s, Mørke 2 s, Blink 1 s, Mørke 1 s, Mørke 15 s. Taagesignal gives med Sirene. Et Stød hver 45 s, Stød 15 s, Pause 30 s. 54° 20' 12" N. 10° 09' 42" E. Positionen svarer til *danske Kort*; naar der adderes 6" til Br., svarer den til *tyiske Kort*.

(Kort Nr. 157, 160 og 243.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1188. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**1250. Danmark. Sundet. Helsingør. Tid- og Vindsignaler ophører midlertidig.**

De daglige Tid- og Vindsignaler ved *Helsingør* gives ikke paa Grund af Efter-syn i 10 à 12 Dage regnet fra den 21de Juli d. A. 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.

1251. Danmark. Sundet. Nordre-Røse Fyr og Dragør Lodshus. Vandstands-signaler normal Belysning.

Telefonforbindelsen mellem *Nordre-Røse Fyr* og *Dragør Lodshus* er nu i Orden.

Den signalerede Vandstand er derfor atter den laveste Vandstand i *Drogden, Nordre-Røse Fyr*: 55° 38' 10" N. 12° 41' 27" E.

(Danske Lods, Side 303 og 304. Fyr-Fort, Side 22 og 23.)

1252. Sverrig. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidig ombyttet.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1185. København 1913.)

(„Underrøtelse for stoffarande“ Nr. 28/716. Stockholm 1913.)

Lystønden ved Yderenden af Indløbet til *Malmö* er midlertidig ombyttet med en Lystønde, der aftrækslende viser hvidt og rødt Lys. 55° 37' 40" N. 12° 59' 00" E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1253. Danmark. Kattegat. Lysegrund NNE. Vrag uskadeliggjort.**

Vraget af Galeasen *Scott*, som laa c. 700 m NNE. fra *Lysegrund Fyr*, er uskadeliggjort og Afmærkningen inddrager. Mindste Dybde over Vraget er 7 m. Fyret: 56° 18' 11" N. 11° 47' 58" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/979. København 1913.)

1254. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr. Taagesignal gives atter.

Fra *Fornæs Fyr* gives atter Taagesignal. Signalet gives nu med 2 Sirener med fast Horn; den ene lyder stærkest i Retning NE, den anden i Retning SE, begge Sirener afgiver samtidigt Et-Stød hver 1 Minut, Stødet Varighed c. 4 s. 56° 26' 36" N. 10° 57' 40" E.

(Danske Lods, Side 169. Fyr-Fort, Nr. 130.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/878. Pt. 5. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1281. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Northwest Channel.**

Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1970. Washington 1913.)

Omtrent den 22de August 1913 forandres *Northwest Passage* hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10 s, Lyn 0,5 s, Mørke 1,5 s, Lyn 0,5 s, Mørke 7,5 s. 24° 37' 04" N. 81° 53' 58" W.

1282. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Ledefyr tændes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1971. Washington 1913.)

Omtrent den 20de August 1913 tændes 2 Fyr, som, holdt overet, leder gennem det S-lige gravede Løb til *Tampa* Haven. Fortyret er et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,5 s, Mørke 0,7 s. 27° 45' 55" N. 82° 34' 21" W. Bagtyret er et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Det staaer 1564 m 178¾° (misv. S. ¼ E.) fra Fortyret. 27° 45' 04" N. 82° 34' 20" W.

1283. Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Mississippi Sund. Horn Island Pass. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1972. Washington 1913.)

Horn Island Pass Dredged Cut Spirtønde I B er udlagt i c. 6,8 m Vand ved Grunden ved Inderenden af det gravede Løb, 229¾° (misv. SW.) fra *Horn Island Fyr* og 140¾° (misv. SE. ½ S.) fra *Round Island Fyr*, der ligger paa 30° 17' 29" N. 88° 35' 07" W.

1284. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. Hitchcock Reef. Fyr flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1973. Washington 1913.)

Hitchcock Reef Fyr er flyttet c. 60 m W. efter til 29° 19' 41" N. 94° 46' 44" W.

1285. Curaçao. Belysning.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 143/1360. 's-Gravenhage 1913.)

1) Paa NW-Pynten af *Curaçao* er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 4 s, Mørke 1 s. Lyset er synligt i Pejlinger fra 351° gennem 0° til 261° Flammens Højde: 51 m. Synsvide: 13 Sm. c. 12° 24' N. 69° 09' W.

2) *Willemstad* hvide, faste Fyr har en Flammehøjde paa 14 m.

3) Det grønne, faste Fyr paa E-Siden af Havneumundingen har 7 m Flammehøjde, og det røde, faste Fyr paa W-Siden 8 m Flammehøjde. Begge Fyr er synlige i en Vinkel paa 270°.

4) Den røde Lystønde paa E-Siden af Havneumundingen viser hvidt Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,5 s, Mørke 2,7 s.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1109. København 1913.)

1286. Brasilien. Para Floden. Tjoca Banke W. Grunde rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 936. London 1913.)

1) En Grund med 5 m Vand ligger paa 0° 27¼' S. 48° 04¾' W.
2) En Grund med 5,5 m Vand ligger paa 0° 28¾' S. 48° 04¼' W.

1287. Argentina. San Blas S-lige Indløb. Punta Segunda Barranca. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1659. Berlin 1913.)

Paa *Punta Segunda Barranca* opføres et Fyrtaarn. Tæt ved dette Taarn er der til Forsøg tændt et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2 s, Lyn 0,2 s, Mørke 1,8 s. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 10 Sm. 40° 45' 04" S. 62° 15' 30" W.

1274. Afrika. Table Bay. Undervandsklokke udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 930. London 1913.)

En Undervandsklokke, der giver Fire-Slag hver 20 s., er udlagt 0,62 Sm 350° (misv. N. t. E. 1/2 E.) fra *Green Point* Fyr. 33° 53 1/2 S. 18° 24' E.

1275. Nova Scotia. Halifax. Chebucto Head. Taagesignal forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 55/192. Ottawa 1913.)

Den 1ste August forandres Taagesignalet ved *Chebucto Head* til To-Stød hver 40 s., Stød 2 1/4 s., Pause 2 1/2 s., Stød 2 1/4 s., Pause 33 s., 44° 30' 04" N. 63° 30' 50" W.

1276. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth. Foss Ledges. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1968. Washington 1913.)

Ved E.-Enden af *Foss Ledges* er udlagt en sort Stumtpønde 1 A i c. 13 m Vand, 201 1/2° (misv. SW. 3/4 S.) fra *Whaleback* Fyr og 146° (misv. S. t. E. 3/4 E.) fra *Walhis Sands* Redningsstation. 43° 00' 38" N. 70° 43' 10" W.

1277. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1964. Washington 1913.)

1) *Abiel Ledge* Spirtønde 1 er udlagt i 5,4 m Vand paa SE.-Siden af 0,9 m Grundten, 324 1/4° (misv. NNW.) fra *Wings Neck* Fyr og 573/4° (misv. E. t. N. 5/8 N.) fra *Bird Island* Fyr.

2) *Dry Ledge* Spirtønde 12 er udlagt i 5,4 m Vand ved W.-Hjørnet af Lossepladsen for Fyld, henholdsvis 300 1/2° (misv. NW. 1/8 W.) og 22 1/4° (misv. NE. 7/8 N.) fra samme Punkter. *Wings Neck* Fyr: 41° 40' 49" N. 70° 39' 42" W.

1278. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Forsøgstønde atter udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1965. Washington 1913.)

Forsøgsløstønde 5 A er atter udlagt ved *Pitch of the Hook* Klokketønde 5. Løstønden viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mærke 1 s. *North Hook* Fyr: 40° 28 1/4' N. 74° 00 1/4' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1046. København 1913.)

1279. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Great Machipongo Floden. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1967. Washington 1913.)

Følgende Fyr er tændt:

- 1) *The Deepes* hvide, faste Fyr. 37° 23' 50" N. 75° 45' 48" W.
- 2) *Great Machipongo River* hvide, faste Fyr Nr. 1. 37° 26' 18" N. 75° 46' 07" W.
- 3) *Great Machipongo River* røde, faste Fyr Nr. 2. 37° 27' 15" N. 75° 46' 30" W.
- 4) *Great Machipongo River* hvide, faste Fyr Nr. 3. 37° 27' 42" N. 75° 47' 06" W.
- 5) *Great Machipongo River* røde, faste Fyr Nr. 4. 37° 27' 48" N. 75° 48' 15" W.

1280. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Cutoff Channel. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 26/1968. Washington 1913.)

Cutoff Channel Spidstønde 14 A er udlagt i 9,1 m Vand ved 3,9 m Grundten ved E.-Kanten af *Cutoff Channel*, 187° (misv. S. t. W. 1/4 W.) fra *Craighead Channel* Forfyr og 312° (misv. NW. 3/8 N.) fra *Love Point* Fyr, der ligger paa 39° 03 1/2' N. 76° 17' W.

1255. Danmark. Mariager-Fjord. Dania Cementfabrik. Vrag afmærket.
Dæksbaaden *Freja* er sunket c. 40 m ud for Fabrikken *Dania* E.-lige Bro. Masten er over Vandet; paa denne er om Dagen anbragt et grønt Flag og om Natten en klar Lanterne. Broen: 56° 41' 5 N. 10° 03' 5 E.

1256. Danmark. Limfjorden. Mors. Skarre-Høge. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 27/980.
Skarre-Høge Bro ligger paa 56° 57' 1 N. 8° 52' 17 E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods. Side 492.)

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.**1257. Rusland. Hvide Hav. Studentz N. Grund rapporteret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1688. Berlin 1913.)

N. for *Øen Studentz* er rapporteret en Stengrund med 1,8 m Vand paa 65° 05' 06" N. 34° 48' 57" E.

1258. Norge. Fyr tændes. Fyr forandres.

(„Behjndgjørelse fra Fyrdirektøren.“ Nr. 5. Kristiania 1913.)

1) Den 15de August 1913 tændes *Skaroskjær* Fyr, *Sommerø*, *Senjen*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 249° til 260°, fri S. om Holmene S. for *Hüllesø*;
2. hvidt i — - 260° - 263°, fri N. om *Stengaren*;
3. grønt i — - 263° - 357°, fri W. om *Kobbeskjær*;
4. hvidt i — - 357° - 1°, fri E. om *Jakobskjær*;
5. rødt i — - 1° - 38°, fri E. om *Eldø*.

Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 37' 40" N. 17° 58' 45" E.

2) I *Leiviksvind* Fyr, *Langkvætnes*, skal indsættes en grøn Lysvinkel, som er synlig i Farvandet fra E. om Grundten fra *Leivikholmen* til E. om *Katskollen*. I øvrigt uforandret. 68° 37' 55" N. 16° 36' 00" E.

3) Den 1ste August 1913 tændes *Mejallskjær* Fyr, *Saltfjorden*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 333°, fri W. om Stangen paa *Oddgrund*, til 34°, fri W. om *Knaplundleira*.
2. hvidt i Pejlinger fra 34° til 64°, fri S. om *Skinka* og *Møkkalasset*.
3. grønt i — - 64° - 219°, midt i Indløbet til *Hopen*.
4. rødt i — - 219° - 237°, fri N. om Skærene ved *Sennika*.

Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—30te April. 67° 17' 35 1/2 N. 14° 42' 25" E.

4) Den 20de Juli 1913 tændes *Erisfjorden* Fyr, *Brevik*, *Romsdal*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 327° til 348°, fri W. om *Vorpneset*;
2. hvidt i — - 348° - 359°, fri E. om *Nausithammeren*;
3. rødt i — - 359° - 115°, fri N. om *Kløbjerkenes*.
4. hvidt i — - 115° - 121°, fri S. om *Utbaggernes* og *Bleines*;
5. grønt i — - 121° - 145°, ind paa Land ved *Brevik*.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 43' 00" N. 8° 07' 40" E.

5) Den 20de Juli 1913 tændes *Herieskjæret* Fyr, *Langfjorden*, *Romsdal*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 15° til 40°, fri W. om Stagen paa *Alfjarnesgrunden*;
2. grønt i — - 40° - 52°, fri N. om *Okseneset*;
3. hvidt i — - 52° - 58°, fri S. om *Katøren*;
4. rødt i — - 58° - 65°, fri N. om *Hestholmen*;
5. hvidt i — - 65° - 74°, fri S. om *Vestadholmen*;

6. grønt i Pejlinger fra 74° til 104°, fri N. om *Salmesholmene*;
 7. rødt i — 104° - 116°, fri N. om *Salmesholmene* og S. om *Sølja*;
 8. grønt i — 116° - 219°, klos til *Dampskibskajen* ved *Aarset*;
 9. hvidt i — 219° - 246°, fri N. om *Holmskønen*;
 10. rødt i — 246° - 302°, til *Højeplassen*.
 Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 62° 40' 10" N. 7° 30' 45" E.

1259. Tyskland Helgoland. Vraags Beliggenhed.

(¹), "Nachrichten für Seefahrer" Nr. 28/1793. Berlin 1913.)
 Torpedobaaden, som var sunket c. 5 Sm NE. for Fyret paa *Helgoland*, er slæbt bort og ligger nu E. for Klitterne paa *Helgoland*. Den grønne Vragtønde med N.-lig Top-betegnelse ligger c. 250 m N. for Vraget i 12 m Vand paa c. 54° 12' N. 7° 56' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/525. København 1913.)

1260. Tyskland. Østfrieske Øer. Juist. Oplysning om Baake.

(¹), "Nachrichten für Seefahrer" Nr. 27/1639. Berlin 1913.)
 Den ødelagte Baake paa E.-Enden af *Juist* er erstattet af en 10 m høj Mast. 53° 41' 03" N. 7° 04' 28" E. (Kort Nr. 180.)

1261. Holland. Ems. Ostfrieske Gaatje. Lystønde forandres.

(¹), "Bericht aan Zeevarenden" Nr. 149/1400. ¹s-Gravenhage 1913.)
 I Løbet af Tiden fra den 21de til 28de d. M. vil Lystønderne 2, 4 og 6 blive forandret saaledes, at de kommer til at vise rødt Lys med Formærkelser i Stedet for hvidt Lys med Formærkelser. I øvrigt uforandret. c. 53° 24' N. 6° 56' E.

1262. Holland. Ijmuiden. Fyr forandres.

(¹), "Bericht aan Zeevarenden" Nr. 145/1375. ¹s-Gravenhage 1913.)
 Om trent den 14de Juli 1913 forandres *Noord Strandkerb* hvide, faste Fyr til et rødt og grønt Fyr med En-Formærkelser hver 4,5 s, Lys 3 s, Mørke 1,5 s. Lyset er rødt set ude fra og grønt set inde fra. Samtidig forandres *Zuid Strandkerb* hvide, faste Fyr til et rødt og grønt Fyr med En-Formærkelser hver 4,5 s, Lys 3 s, Mørke 1,5 s. Lyset er rødt set inde fra og grønt set ude fra. 52° 27' N. 4° 34' E.

1263. Holland. Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Tønde udlagt.

(¹), "Bericht aan Zeevarenden" Nr. 147/1383. ¹s-Gravenhage 1913.)
 I *Oostgat* er udlagt Spidstønde Nr. 2 a i 13,6 m Vand. 51° 29' 57" N. 3° 27' 54" E.

1264. Holland. Wester-Schelde. Vlissingen. Vrag afmærket.

(¹), "Bericht aan Zeevarenden" Nr. 146/1381. ¹s-Gravenhage 1913.)
 Fartøjet *Ulua* er sunket paa *Vlissingen* Red i 14,8 m Vand paa 51° 25' 31" N. 3° 35' 17" E. En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med Formærkelser, er udlagt i 16 m Vand 150 m W. t. N. fra Vraget. Mastene er over Vandet.

1265. Holland. Wester Schelde. Nauw van Bat. Tønde inddraget. Kende-ige Punkter.

(¹), "Bericht aan Zeevarenden" Nr. 147/1384. ¹s-Gravenhage 1913.)
 Spidstønde Nr. 36 a i *Nauw van Bat* er inddraget. 51° 23' 40" N. 4° 11' 04" E. Paa *Zuid-Bewalend* findes følgende kendelige Punkter: 1) *Oudekande* Vandtaarn paa 51° 24' 54" N. 3° 49' 42" E. 2) *Kapelle* Vandtaarn paa 51° 29' 40" N. 3° 54' 20" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/489. København 1913.)

1266. England. Themsen. Northfleet. Oplysning om Fyr.

(¹), "Notice to Mariners" Nr. 923. London 1913.)
 Det er kun Karakteren af *Northfleet* Fyr, som er forandret. Lysvinklerne er uforandrede. 51° 26¾' N. 0° 20' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/948. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1267. Frankrig. Mont Saint-Michel Bugt. La Houle sous Cancale Fyr forandret.

(¹), "Avis aux Navigateurs" Nr. 297/1854. Paris 1913.)
La Houle sous Cancale røde, faste Fyr er forandret til et grønt, fast Fyr. Lys-ene: 5½ Sm. I øvrigt uforandret. 48° 40' 17" N. 1° 51' 05" W.

1268. England. Spithead. Græense for forbudt Ankerplads flyttet.

(¹), "Notice to Mariners" Nr. 957. London 1913.)
 SE.-Grænsen for den forbudte Ankerplads er flyttet 485 m i Retning 141° (misv. SE. t. S. 7/8 S.). Dens Retning er uforandret. *Nelkstone Point*: 50° 43¼' N. 1° 06½' W.

1269. England. Spithead. Vrag borttaget.

(¹), "Notice to Mariners" Nr. 928. London 1913.)
 Vraget, som laa 1,42 Sm 17° (misv. NE. t. N. 1/8 N.) fra *Sa. Thomas Kirke* i *Ryde*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 50° 45¼' N. 1° 09' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/722. København 1913.)

1270. Skotland. Islay Sund. Vrag.

(¹), "Notice to Mariners" Nr. 968. London 1913.)
 Vraget af Øvelsesskibet *Vind* med 2 Master og Skorstønen over Vandet er sunket i 10 m Vand 0,58 Sm 78° (misv. E. 5/8 S.) fra *Rudha Mhal Fyr*. 55° 56¼' N. 6° 06¼' W.

1271. Skotland. Dubh Arnach Fyr forandret.

(¹), "Notice to Mariners" Nr. 924. London 1913.)
Dubh Arnach Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hele Horisonten rundt viser To-Blink, hver 30 s. I øvrigt uforandret. 56° 08' N. 6° 38' W.

1272. Irland N.-Kyst. Mulroy Bugt. Fyr og Baaker opført.

(¹), "Bericht aan Zeevarenden" Nr. 144/1366. ¹s-Gravenhage 1913.)
 1) Paa *Den Raveedy* er tændt et ubevogtet, hvidt, fast Fyr, 0,22 Sm 112½° (misv. SE. 1/8 E.) fra *Melmore Tower*.
 2) Paa den N.-lige Skraaning af *Feighan Hill* er tændt et ubevogtet, hvidt, fast Fyr, 1,92 Sm 177° (misv. S. t. W. 3/8 W.) fra samme Taarn.
 3) Paa Toppen af *Feighan Hill* er tændt et ubevogtet, hvidt, fast Fyr, 2,06 Sm 177° (misv. S. t. W. 5/8 W.) fra samme Taarn.
 4) En Baake er opført paa *High Rocks*, i Sm 154° (misv. S. ½ E.) fra samme Taarn.
 5) En Spidstønde er udlagt N. for *Lenan Rock*, 1,24 Sm 167° (misv. S. ¾ W.) fra samme Taarn.
 6) Et ubevogtet, hvidt Fyr med Formærkelser er tændt paa den S.-lige Del af det største af *Dundoona*. Skærene.
 7) Et ubevogtet, hvidt Fyr med Formærkelser er tændt paa E.-Enden af *Revel*, som strækker sig ud fra *Crannogs Point*.
Øen Raveedy: 55° 15' N. 7° 47' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1273. Atlanterhavet. Oplysning om drivende Vrag.

(¹), "Notice to Mariners" Nr. 969. London 1913.)
 Den 29de Juni d. A. observeredes Vraget af Barken *Glenmark* paa 52° 08' N. 21° 05' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1153. København 1913.)

1296. Italien W.-Kyst. Orso. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 168/445. Genova 1913.)

Fyret paa *Kap Orso* er forandret til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 26 s., Blink 6 s., Mørke 20 s., 40° 37' 57" N. 14° 40' 57" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1060. København 1913.)

1297. Italien W.-Kyst. Punta Licosa. Granito. Fyr tændt, Lystønde inddrages.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 169/447. Genova 1913.)

Paa den lille *Ø Licosa* ud for Pynten af samme Navn er tændt et hvidt Blinkfyrt, kaldet *Granito*, som viser Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s., c. 40° 15' 03" N. 14° 54' 05" E.

Lystønden ved *Licosa* Grund, hvis Lanterne har været borttaget i nogen Tid, inddrages om kort Tid permanent.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2796. København 1912.)

1298. Tyrkiet. Advarsel med Hensyn til Miner.

(„Notice to Mariners“ Nr. 954. London 1913.)

Miner er udlagt ud for *Kavala*, 40° 55' N. 24° 25' E., *Kara Agatch (Porto Lagos)*, 41° 00' N. 25° 09' E., og *Dede Agatch*, 40° 50' N. 25° 55' E. Skibe skal have særlig Til-ladelse til at løbe ind i Havnene, og de skal advarte Lods 8 Sm fra Indløbet.

1299. Tyrkiet. Ægæiske Hav. Blokade.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 170/451. Genova 1912.)

Den græske Regering har erklæret Blokade af Kysten mellem *Struma* Munding og *Enos*, fra 23° 53' E. til 26° 05' E., indtil 5 Sm fra Land.

1300. Tyrkiet. Dardanellerne. Gallipoli S. Galata. Tønde forsvundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1645. Berlin 1913.)

Tønden ved *Calo Nero (Yavuz Sou)* er forsvundet. c. 40° 21½' N. 26° 38½' E.

1301. Rusland. Azovske Hav. Birjutsch SE. Tønder flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1648. Berlin 1913.)

Da Dybden N. for 5,5 m og 6,1 m Bankerne SE. for Øen *Birjutsch* er aftaget, er de tre Spirtønder med opadvendt Kegle, som ligger ved Bankerne, flyttet til følgende Steder:

- Ved 5,5 m Banken. En Tønde ligger nu 12,1 Sm 110° (misv. E. t. S. 5/8 S.) fra *Birjutsch* Fyr og en Tønde 13,4 Sm 111° (misv. E. t. S. 3/4 S.) fra samme Fyr.
- Ved 6,1 m Banken ligger Tønden nu 16,1 Sm 112° (misv. E. t. S. 7/8 S.) fra samme Fyr.

Birjutsch Fyr: 46° 05' N. 34° 59' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/968. København 1913.)

1302. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Sømærker udlagt. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 27/1649. Berlin 1913.)

1) For at afmærke Stedet, hvor dybtgaaende Skibe fra *Taganrog* Bugt skal dreje ind i *Azovske* Hav, er der udlagt en sort Spirtønde med en Kegle med opadvendt Spids paa Toppen i 6,4 m Vand, 89° (misv. E. ¼ N.) fra *Bjelosarai* Fyr og 173° (misv. S. 3/4 E.) fra Katedralen i *Mariupol*. *Bjelosarai* Fyr: 46° 53' N. 37° 20' E.

2) S. for de to røde Spirtønder ved *Krivaja* Banke er udlagt en rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., 204½° (misv. SSW.) fra Kirken i *Novo-Nikolajevsk* og 226° (misv. SW. 1/8 S.) fra *Krivaja* Baake, som ligger paa c. 47° 03' N. 38° 08' E.

3) En Damper med Masterne over Vandet er sunket c. 2¼ Sm E. for Lystønden ved *Gretschaskaja* Banke. NE. for Vraget er udlagt en Spirtønde, og c. 40 m SE. for Vraget ligger foreløbig en Baad, som viser et hvidt Lys over to røde Lys. Vraget: 47° 04' 20" N. 38° 49' 15" E.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Juli 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	113 — ¼	113	113 ¼
Danmark	113 — 114	113 ¾	114
Norden	121 ½ — 122	122	122 ½
Gorm	—	—	—
Carl	124 ¾ — 125	124 ¾	125
Dannebrog	140 — 140 ¼	140	140 ¼
Skjold	108 ½	108 ½	108 ½
Urania	41 ½	41 ½	42
Neptun	129 ½ — 129 ¾	129 ½	129 ¾
Dampsk. af 1896	131 ½ — 132 ¼	132 ¼	132 ½
Hejmdal	133 ¼ — 133	133 ¼	133 ½
Østasiatiske	127 ¼	127	127 ¼
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	129 ¾ — 129 ¾	129 ¾	129 ¾
Form	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	81 ¾ — 82	81 ¾	82
Dampskibs Obligationer.			
4 ½ % foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ½ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ½ % nops. Stats.	—	82	83
3 ½ % Husejer Kreditk.	—	82	84
3 ½ % Kbhvn.s Kreditf.	—	89	90
4 % — — — — — 2. Serie	—	92	93 ¾
4 % — — — — — 1. — — — — —	—	93 ¾	95
3 ½ % Østift. Kreditf.	—	88	90
4 % — — — — —	—	89 ¾	90
3 ½ % Landkreditk.	—	85 ½	87 ½
4 % Østift. Kreditf.	—	90	90 ½

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	142 ¾	143
Privatbank	—	108 ¾	109 ¾
Landmandsbank	—	135	136 ½
Handelsbank	—	140 ½	141
Grundejerbank	—	10 ¾	11 ½
Burm. & Wain	82 ½ — 83	82 ¾	83
Helsingørs Jærnsk.	—	114	120
Sukkerfabr.	209 — ½	209	209 ½
Bryggeri Aktier	207 ½ — 208	208	208 ½

Vekselkurser d. 16. Juli 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.55	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. Juli 1913.

Russiske Noter	214.65
4 ½ % Russiske Consols	87.00
3 ½ % — — — — — Boden Kredit	—
5 ½ % Mexikanske 1899	94.00
5 ½ % Rumænske Stats	97.40
4 ½ % — — — — — 1890	91.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 152,000, „Danmark“ 104,000, „Norden“ 252,000, „Carl“ 220,000, „Dannebrog“ 684,000, „Skjold“ 304,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 252,000, „Hejmdal“ 132,000, „Gorm“ 112,000, „Neptun“ 144,000, „Dansk-russisk“ 380,000, „Østasiatisk“ 72,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 899. China—Gulf of Pe Chih. Ching wang tao approach—Wreck of Seinn Maru—Amended position. Former Notice, No. 381 of 1913. Amended position. At a distance of 3 miles, 6¹/₁₀ cables, 1690 (S. 7° E. Mag.), from Ching wang tao light-house. Lat. 39° 51³/₄' N., long. 119° 38³/₄' E. Remarks. The note "Position approximate" which had been placed on the charts against the above wreck, has been expunged. Variation. 4° W. (Notice No. 899 of 1913, dated 30th June.)

Charts affected. No. 3378, Rocky point to Temple head. No. 598, Li-tsin-ho to Ning-hai. No. 1256, Pe chih and Lian tung gulfs. Publication. China Pilot, Vol. V., 1912, page 510.

No. 902. Java, North Coast. Krawang point—Shoal north-westward of. Former Notice, No. 1275 of 1910. Position. Lat. 5° 55' 32" S., long. 107° 00' 08" E., on chart No. 933. Depth. 5 feet; this is probably a further extension to the northward of the shoal water of Krawang point. The 8 ft. shoal placed on the chart by the former Notice quoted above has been expunged. (Notice No. 902 of 1913, dated 30th June.)

Charts affected. No. 933, Batavia roads. No. 2056, Sunda strait and approaches. No. 1653, Island of Java, western portion. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 93. Revised Supplement, 1909.

No. 908. Japan—Inland Sea. Naikai—Iwai shima—Wreck reported southward of. Position. Lat. 33° 42' 47" N., long. 131° 56' 45" E., on chart No. 3154. Description. Wreck of S.S. Hogo Maru, marked by a cask buoy with a red flag. (Notice No. 908 of 1913, dated 1st July.)

Charts affected. No. 3154, Omihase to Gogo shima. No. 2875, Naikai (Seto uchi). Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 480.

No. 909. Eastern Archipelago—Celebes. Gulf of Tomini—Existence of shoals. Position. (a) At a distance of ¹/₂ mile, 11° N., 9° E. Mag., from Tangulmato. Lat. 0° 27' 10" N., long. 129° 17' 10" E. Depth. 2¹/₂ fathoms. Position. (b) At a distance of 2¹/₄ miles, 5° N., 3° E. Mag., from Bitia reef beacon. Lat. 0° 25' 45" N., long. 129° 07' 39" E. Depth. 3 fathoms, sand and coral. Position. (c) At a distance of 1¹/₂ miles, 135° (S. 47° E. Mag.), from Ponoita da summit. Lat. 0° 25' 10" N., long. 121° 58' 40" E. Depth. 2 fathoms, sand and coral. Remarks. The positions given above are those on chart No. 900. Variation. 2° E. (Notice No. 909 of 1913, dated 2nd July.)

Charts affected. No. 900, Tlanuta harbour to Tanjung Tuladenggi. No. 942 a, Eastern archipelago, eastern portion. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 380.

No. 931. Portuguese East Africa—Kiliman River. (1) Beacons destroyed. Position. On Tangalane point to the westward of the front light. Lat. 18° 01¹/₂' S., long. 36° 58¹/₄' E. Description. Two beacons.

(2) Amended position and description of fairway buoy. Position. At a distance of 5 miles, 130° (S. 39° E. Mag.), from Olinda rear leading beacon. Description. A spar buoy painted in black and white horizontal stripes, surmounted by a white cone. Remarks. "Position approximate" has been placed on the charts against the above buoy, and the Note on the plan on chart No. 656 with regard to the fairway buoy has been expunged. Variation. 11° W. (Notice No. 931 of 1913, dated 5th July.)

Charts affected. No. 650, Kiliman river, plan. No. 1510, River Zambezi to Mozambique harbour. Publication. Africa Pilot, Part III., 1905, page 273; Revised Supplement, 1911.

for en 5.500 Tons Baad 17/ O. C. option Barcelona, Genua eller Marseille 18/6. Fra Buenos Aires til udsøgt Havn 15/, ingen Reduktion, prompt.

Østersøen. St. Petersborg 1/6 à 1/6³/₄ Hvedebasis Rotterdam, 1/8¹/₄ London, 2/ Dunkerque. For Kortprops c. 34/ à 35/ til Østkyst Kulhavn, 44/ Birkenhead, Ellesmere eller Garston. Pulpwood Mk. 27—28 Rotterdam. Fra Reval betalles 1/9³/₄ à 1/10¹/₂ Rotterdam, 2/ Ghent med Option Dellast Hør Fres. 27, dog kun for et Par enkelte, mindre Dampere. Riga er nærmest uforandret paa Basis af 26/ D. B. Grangemouth, 28/ à 29/ Østkyst Kulhavn 34/ D. B. ¹/₄ Boards Cardiff, 36/6 Manchester, 39/ à 40/ Preston, Hfl. 15¹/₂ Holland, Hfl. 16¹/₂ Kappbjælker, Antwerpen Fres. 33—34 D. B. ¹/₄ Boards, Rouen 39—40, Bordeaux 46—47. Libau og Windau ligger uforandret. Fra Windau betalles Fres. 41 D. B. ¹/₅ Boards til Antwerpen, og Hfl. 20¹/₂ Kappbjælker kan faas til Dordrecht. For Sukker fra de tyske Østersøhavne noteres 5/ à 5/3 Rotterdam, 6/ London, 7/3 à 7/6 Liverpool. Blandt Befragtingerne fra Botten nævner vi 35/ pr. Favn Kortprops fra Gamle Karleby eller Hernøsand til Østkyst Kulhavn, 34/6 D. B. ¹/₃ Boards Kotka/Wisbech (600), 35/ D. B. B. 38/ Slatings Sydfinland/London (1,000), 37/6 D. B. B. Söderhamn/Cardiff (750), 40/ D. B. ¹/₄ Boards Brahestad/Hull (500). Fra Archangel 52/6 D. B. B. til Barry (1,200), 53/ D. B. ¹/₁₀ Boards til Cardiff (800).

Kullfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/9 Archangel (1,400), 5/ à 5/4¹/₂ Kronstadt, 5/3 Norrköping (1,200), 5/7¹/₂ Stugsund (2,000), 5/ à 5/3 god dansk Havn (1,800—2,000), 5/4¹/₂ Aalborg (1,250), 5/3 Korsør (1,450), 6/1¹/₂ à 6/3 Bordeaux (2,500—3,000), 10/ Sevilla (3,200), 8/6 à 9/ Genua eller Savona, 9/6 Livorno (3,200), 9/ Piræus (4,500), 9/6 à 10/ Las Palmas. Fra Hull 5/ à 5/3 Kronstadt, 5/4¹/₂ Pernau (1,500), 5/ Libau eller Riga. Fra Firth of Forth 5/6 à 5/9 Kronstadt, 6/ Petersborg, 5/1¹/₂ Riga (2,100), 6/ Kiel (1,700—2,200), 6/ Neustadt (1,200). Fra Cardiff eller Newport 5/6 Kronstadt (6,000), 6/3

Kronstadt (3,000—3,500), 6/6 à 6/9 Reval eller Sveaborg (1,700), 5/1¹/₂ Dieppe (1,600), 4/9 Hamburg (1,800), 7/3 à 7/9 Lissabon, Fres. 13 Bona (2,100), 10¹/₂ Bizerta (4,000 med 800 daglig Losning), 10 Marseille, 8/6 Genua, 9/ Piræus (4,000), 8/6 à 8/9 Port Said, 8/9 à 9/ Las Palmas eller Teneriffa, 9/6 Cap Verde, 12/ Dakar (5,000), 13/6 Sierra Leone (5,100), 19/ à 19/6 Buenos Aires eller La Plata (5,000—6,000), 18/9 Bahia Blanca (6,000).

Skrevet den 15. Juli 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland i den forløbne Uge været nærmest uforandret med Ladninger fremme fra nogenlunde de fleste Pladser. Danzig sluttede for Solsikkekager 5 M., Stolpmünde et enkelt Skib for Rug 5 M., ellers noteres kun omkring 4 M. Raterne fra de øvrige Pladser er ellers de samme. Sverige noterer fra Lysekil til Stettin, Lübeck 4—4¹/₂ M., Halmstad 3¹/₂ M. Sundhavnene noterer af Lervarer til Danzig, Königsberg 4 M., Lübeck 3¹/₂ M., samt flere Gødningslaster til andre sydsvenske Havne. Karlshamn, Karlskrona noterer fra Distrikterne lidt højere Fragter, saaledes til Stettin 3³/₄ M., Elbing 5¹/₄ M., og der er rigelig Udbud. Danmark er fra Provinserne lige stillestaaende; derimod placerede Kjøbenhavn en Del Skibe for Hvede fra nylik ankommen Dampere, saaledes til Åhus 14 Øre, Kalmar 16 Øre, Svenborg 13 Øre; endvidere sluttedes bl. a. Sojakager til Stege 12 Øre. For denne Uge ser det atter noget stille ud.

Havarier og Forlis.

Brage, Dpsk. af Nykjøbing Sj., fik den 8. ds. paa Rejsør fra Anholt til Hjemstedet Akslen knækket, da Skibet befandt sig c. 4 Mil fra Anholt. Assistance maatte tilkaldes, og Brage blev slæbt

til Bestemmelsesstedet, hvor Lasten lossedes, hvorefter Skibet bugseredes til Helsingørs Værft for Reparation.

Trafik, Motorgalease, paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kjøge med en Ladning Kul, kom d. 11. ds. paa Grund i Kalveboderne. Med Assistance kom Skibet flot og blev indbragt hertil.

Orion, 3-mastet Skonnert af Stockholm, grundstødt paa Lillegrunden, er bragt flot af Bjærgningsdamperen »Helsingør« og ind til Odense, hvor Ladningen, som bestod af Træ, blev lossat.

Wilhelmine, Skonnert af Hamburg, kom den 11. ds. paa Rejsen fra Bremen til Aalborg med en Ladning Hvide paa Grund paa Hatter Revet. Bjærgningsdamperen »Helsingør« bragte Skibet flot og ind til Kallundborg, hvor det viste sig, at Skibet var ubeskadiget, hvorefter Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet.

Minister Delbocke, belgisk Dampet af Antwerpen, er, paa Rejsen fra Ny Karlaby til Newcastle med en Ladning Træ, efter Grundstødning i den finske Skærgaard, indkommet hertil i læk Tilstand. Skibet har kastet en Del Last.

Ester, Skonnert af Ommel, afsejlede den 23. f. M. fra Demmin med en Ladning Hvide bestemt til Kiel (Neumühlen). Da Skibet endnu ikke er fremkommet, og der intet er hørt om det siden Afsejlingen, er det at befrygte, at Skibet er gaaet under med samt den af 3 Mand bestaaende Besætning.

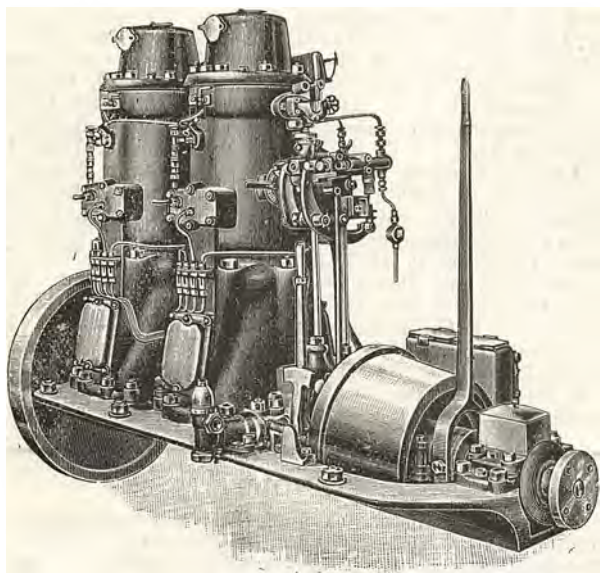
N. A. Christensen, Dpsk. af Nykjøbing, Mors, har i Nord-søen været i Kollision med en engelsk Fiskerdampet og faaet en Del ovenbords Skade.

Fortuna, Motorkutter af Rostock, løb den 11. ds. udfor Gjedser mod Dampfærgeren, blev fuldstændig ødelagt og sank. Besætningen, 2 Mand, Ejeren og hans Søn blev reddet; derimod druknede Ejeren Datter, som laa og sov i Kahytten.



Vare Mærke

Forlang altid vor
EXPORT-FLØDE
 hos Deres Skibshandler.
 Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
 ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 14./7. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 14./7. — Algarve, Borries, afg. Oporto 15./7. — Anglo Dane, Pape, ank. Bergen 15./7. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 12./7. — Antwerpen, Madsen, pass. Algier 9./7. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 12./7. — Arno, Fischer, ank. Petersborg 14./7. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 15./7. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersborg 8./7. — Beira, Mortensen, afg. herfra 14./7. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 16./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 8./7. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Antwerpen 10./7. — Christian IX, Holm, ank. London 13./7. — Christianssund, Andresen, afg. herfra 15./3. — Dagmar, Müller, afg. Genua 15./7. — Dania, Jørgensen, afg. Newcastle 2./7. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 16./7. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 15./7. — Florida, Andersen, afg. Lissabon 15./7. — Garonne, Kromann, ank. hertil 15./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 8./7. — Hengest, Munck, afg. herfra 15./7. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 13./7. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. herfra 15./7. — Jolantha, Kyllesbæh, ank. hertil 14./7. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 15./7. — Kentucky, Andresen, ank. Filadelfia 12./7. — Kiew, Tønnesen, ank. hertil 16./7. — Loire, Craignon, ank. Bordeaux 6./7. — Louise, Swan, ank. Pillau 13./7. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Halifax 9./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 7./7. — Minsk, Har- der, ank. Antwerpen 10./7. — Nicolai II, Petersen, afg. Ant- werpen 7./7. — Nordjylland, Søberg, ank. Antwerpen 8./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 13./7. — Omsk, Ja- cobsen, ank. Libau 12./7. — Oscar II, Hempel, afg. Kristians- sand 12./7. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 24./7. — Perm, Gotthardt, ank. London 14./7. — Pregel, Iversen, afg. Petersborg 15./7. — Romny, Bogvad, ank. Marseille 10./7. — Saga, Hansen, ank. Petersborg 11./7. — Saxo, Rasmussen, afg. Hull 14./7. — Seine, Le Dizes, pass. Holtenau 16./7. — Texas, Clauson Kaas, ank. Frederiksstad 11./7. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 15./7. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 8./7. — Tomsk, Wiberg, afg. Riga 15./7. — Tula, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 15./7. — Tyr, Thaning, afg. herfra 15./7. — Uni- ted States, Gottsche, ank. hertil 15./7. — Vendsyssel, Hen- riksen, ank. Petersborg 15./7. — Viking, Tramp, ank. herfra 14./7. — Virginia, Ørsted, afg. Baltimore 3./7.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 5./7. — A ma- lienborg ank. London 10./7. — Brattingsborg pass. Gibraltor 13./7. — Børglum afg. Santos 3./7. — Dansborg ank. Uleåborg 9./7. — Elsborg afg. Acton Grange 12./7. — Es- rom ank. Taganrog 10./7. — Flynderborg afg. Lübeck 12./7. — Frederiksborg pass. Gibraltar 13./7. — Guld- borg pass. Kjøbenhavn 14./7. — Gurte ank. Hull 11./7. — Ham- mershush ank. Dublin 8./7. — Harrildsborg ank. Petersborg 7./7. — Hundborg afg. Hungerburg 11./7. — Jel- ling afg. Caimanera 2./7. — Jømsborg ank. Lübeck 11./7. — Jungshoved ank. Nikolajevsk 4./7. — Jægersborg ank. Gand 13./7. — Kallundborg pass. Ushant 12./7. — Kalo ank. Memel 13./7. — Klampenborg ank. Petersborg 8./7. — Kronborg ank. Barry 13./7. — Lejre pass. Sagres 9./7. — Marselisborg ank. Vejle 12./7. — Næsberg ank. Libau 3./7. — Randelsborg afg. Kjøbenhavn 10./7. — Silke- borg pass. Sagres 11./7. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 14./7. — Skodsborg ank. Huelva 1./7. — Spigerborg ank. Sevilla 8./7. — Stegelborg pass. Hanstholmen 13./7. — Stjerneborg ank. Sunderland 13./7. — Søborg ank. Rio Jzeiro 4./7. — Taarnborg afg. Rouen 12./7. — Ulfshorg ank. Savona 13./7. — Uranienborg afg. Dunkerque 13./7. — Vordingborg ank. Petersborg 12./7. — Ørkild pass. Sa- gres 10./7.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang ank. Antwerpen 14./7. udg. — Pagan afg. Port Said 15./7. udg. — Bandon afg. Port Said 13./7. hjemg. — Samui pass. Perim 9./7. udg. — Selandia afg. Penang 12./7. hjemg. — Jutlandia afg. Pe- nang 13./7. udg. — Siam afg. Moji 7./7. hjemg. — Annam pass. Suez 10./7. udg. — Cathay afg. Sabang 26./6. hjemg. — Tranquebar pass. Perim 6./7. udg. — Indien ank. Göte- borg 13./7. udg. — Chumpon afg. Funchal 30./6. udg. — Kina afg. Comox 2./7. hjemg. — Arabien ank. Vancouver B. C. 29./6. udg.

Vestindisk Afdeling. St Croix ank. London 9./7. hjemg.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Stettin 15./7. — Johan Siem, Nielsen, afg. Hull 12./7. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Rotterdam 4./7. til Archangel. — Russ, Petersen, ank. Campbellton 10./7. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 9./7. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 5./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 12./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 8./7. — Newa, Dahl, afg. Barry 9./7. til Miramichi.

Vesterhavet. Laura, Lund, ank. Valencia 13./7. — Nancy, Pedersen, ank. Marseille 13./7. — Cito, Jepsen, pass. l'Ouessant 13./7. for Almeria. — Thyra, Jessen, pass. l'Ouessant 14./7. for Palma. — Rigmor, Udall, ank. Goole 14./7. — Nautik, Nielsen, pass. Holtenu 15./7. for Rakkala. — Fylla, Brinck afg. Barcelona 14./7. til Malaga. — Marie, Nielsen afg. Åhus 15./7. til Råfsö. — Dagmar, Skou, pass. Portland 15./7. for Sevilla. — Stella, Larsen, pass. l'Ouessant 13./7. for Rabat. — Nora, Lauritsen, ank. Barcelona 12./7. — Ulla, Hansen, pass. l'Ouessant 13./7. for Rabat. — Ellen, Hansen, pass. Sagres 11./7. for Barcelona. — Nordsøen, Gram, ank. Methil 11./7.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk afg. Liverpool 11./7. — Chassie Mærsk ank. Terneuzen 10./7. — Eleonora Mærsk afg. Holtenu 14./7. — Hulda Mærsk ank. Blyth 13./7. — Laura Mærsk ank. Stettin 10./7. — Lexa Mærsk ank. Petersborg 12./7. — Peter Mærsk afg. Hull 11./7. — Sally Mærsk ank. Madeira 11./7. — Høneborg ank. Windau 15./7.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, pass. Helsingør 11./7. — Sara, Jensen, ank. Ghent 8./7. — Helene, Sørensen, ank. Uleåborg 12./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Blyth 14./7. — Valborg, Hansen, ank. Petersborg 9./7. — Sjælland, Svarrer, ank. Faaborg 13./7. — Estrid, Hansen, pass. Helsingør 16./7. — Agnete, Dam, pass. Kanalen 12./7. — Gunhild, Hansen, ank. Ghent 11./7. — Herma, Farup, ank. Burntisland 14./7. — Alice, Jørgensen, afg. London 14./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Sunderland 13./7. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 8./7. — Elna, Rathje, ank. Norrköping 15./7. — Therese, Pedersen, ank. Blyth 14./7. — Hærrigt, Larsen, ank. Tynen 13./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Malmö 13./7. — Simone, Møller, ank. Antwerpen 7./7. — Jeanne, Olsen, ank. Blyth 14./7. — Vera, Risø, ank. Antwerpen 7./7. — Daisy, Jørgensen, afg. Tynen 11./7. — Anine, Leth, afg. Archangel 13./7. — Kamma, Løffler, ank. Norrköping 10./7. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./6.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Antwerpen 14./7. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Antwerpen 14./7. — Nordpol, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 14./7.

Vulcan. Vulean, Schmidt, afg. Nordenham 12./7. til Burntisland. — London, Bom, ank. Cette 13./7. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 13./7. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 14./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 8./7. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Hull 10./7. — Roma, Thun, ank. Reval 11./7.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 14./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Delfzyl 14./7. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Riga 14./7. til Rotterdam.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Cape Ushant 15./7. for Stettin. — Nelly, Schubert, ank. Sunderland 10./7. — Fanny, Eriksen, pass. Sagres 11./7. for La Garrucha. — Lilly, Bang, pass. Cape Ushant 15./7. for Aalborg. — Alexy, Sørensen, ank. Sevilla 14./7. — Dagny, Clausen, pass. Gibraltar 12./7. for Palma. — Mary, Buhn, afg. Odense 12./7. til Granvik.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport 10./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason ank. Swansea 13./7. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 14./7. — Urania, Clausen, ank. Siaton Caren 12./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 13./7.

Nordsøen. Nordland, Larsen, afg. Kolding 15./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ligger i Kjøbenhavn. — Holland, Poulsen, ank. Windau 13./7. — England, Andersen, ligger i Hull.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Bruges 10./7. — Europa, Hansen, ank. Aarhus 12./7. — Frankrig, Friis, afg. New York 12./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Cuba 23./6.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Brixham 14./7. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 16./7.

Dansk-Belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Hansen, afg. New Orleans 16./7.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Archangel 13./7.

Orion. Erik, Hansen, ank. Merscy 9./7. — Flindt, Helleisen, pass. Kjøbenhavn 16./7. for Rotterdam.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisejeff, afg. Methil 9./7.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja ank. Husum 12./7.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 13./7. — Energi, Jensen, ank. Frederikshavn 10./7. — Emanuel, Svane, ank. Grangemouth 9./7.

Sejlskibe.

Ronne. Magnus, Hansen, ank. Ronneby 7./7. — Haus Peter, Holm, ank. Kalmar 7./7. — Johannes, Jensen, ank. Rio Grande do Sul 8./7. — Kastor, Møller, ank. Kalmar 8./7. — Lilli, Holm, ank. Aalborg 10./7. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Fakse 10./7. — Nestved ank. Kalmar 10./7. — Amalie ank. Oscarshavn 11./7. — John Hintze, Knudsen, ank. Danzig 11./7. — Marie, Sejer, ank. Colon 12./7.

Svendborg. Fulvia, Petersen, ank. Kotka 8./7. — Henry Brooke, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 10./7. — Erhardt, Larsen, pass. Kjøbenhavn 10./7. — Fylla, Hansen, ank. Poole 11./7. — Martin Nisson, Jensen, ank. Fowey 12./7. — Dagny, Rasmussen, ank. Lorient 11./7. — Ellen, Andersen, ank. Benic 12./7. — Nanna, Madsen, ank. Newcastle 11./7. — Emanuel, Bentzen, pass. Kjøbenhavn 13./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./7. — Adolf, Jensen, ank. Libau 13./7. — Danmark, Huusfeldt, ank. Kjøbenhavns Red 12./7. — Christian, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 12./7. — Helge, Nielsen, ank. Klakshavn 14./7. — Rossing, Larsen, ank. Assens 12./7. — Marie, Nielsen, pass. Helsingør 12./7. — E. L. Rasmussen, Hansen, ank. Nystad 13./7. — Alma, Hansen, ank. Charlestown Red 13./7. — Emilie, Rasmussen, ank. Blyth 14./7. — Falken, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 14./7. — Hans Emil, Skov, ank. Grønund 12./7. — Mine, Nielsen, ank. Petersborg 12./7. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Lovisa 15./7.

Æro. Vega, Olsen, ank. London 8./7. — Albertina, Kromann, ank. Cadix 8./7. — Kvik, Philipsen, ank. Warnemünde 8./7. — Dorothea, Boye, pass. Catherine's Point 7./7. vestg. p. R. t. Casa Blanca. — Kodan, Hansen, afg. Dakar 9./7. til Golfport. — Dana, Boye, afg. 9./7. fra Gibraltar til Mazagan. — Nanna, Østermann, ank. Windau 9./7. — Merkur, Christensen, ank. Banff 10./7. — Yrsa, Hansen, afg. Safi 9./7. til Trinity (N. F.). — Prøven, Schmidt, ank. Garpe Quebec 10./7. — Herkules, Bager, ank. Kjøbenhavn 10./7. — Svalen, Rosenbek, ank. Halmstad 10./7. — Mariane, Petersen, ank. Råå 10./7. — Mindet, Rasmussen, ank. Randers 10./7. — Marie, Kromann, ank. Kjøbenhavn 9./7. — Anna, Jacobsen, ank. Kjøbenhavn 9./7. — Arken, Andersen, ank. Pillau 10./7. — Vega, Petersen, ank. Pillau 10./7. — Bien, Petersen, ank. Pillau 11./7. — Rolf, Christensen, ank. Falmouth 11./7. — Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 10./7. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Rio Hacha. — Norden, Rasmussen, er ank. til Casa Blanca. — Amalia, Andersen, ank. Flekkefjord 10./7. — De tvende Brødre, Boye, ank. Langesund 10./7. — Freya, Kock, ank. Oscarshavn 10./7. — Christian, Nielsen, ank. Nexø 11./7. — Arken, Christensen, ank. Buctouche 10./7. — Argus, Jensen, afg. Foway 10./7. p. R. t. Gateborg. — Gertrud, Christensen, ank. Bagenkop 12./7. — Ofelia, Clausen, ank. Liban 13./7. — Mars, Stegmann, ank. Oscarshavn 14./7. — Anne, Hansen, ank. Rügenwalde 14./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Ystad 13./7. — Maren, Alhertsen, ank. Gefle 13./7. — Amor, Hansen, afg. Larache 13./7. til Setubal. — Anna, Christensen, afg. Bahia 13./7. til Cuba. — Dana, Boye, ank. Mazagan 14./7. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. St. Brioux Red 13./7. — Rolf, Christensen, afg. Falmouth 12./7. til Hamburg. — Mathilde, Hansen, ank. 12./7. til Thurso. — Apollo, Albertsen, ank. Warnemünde 12./7. — Argo, Clausen, afg. New Brunswick 12./7. til Rypl. — Ami, Christensen, ank. Holmsbo 13./7. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 13./7. — Aerial, Christensen, ank. Langesund 13./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Windau 13./7. — H. H. Petersen pass. Dungeness 11./7. vestg. — Ægir pass. St. Catharines Point 11./7. vestg.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912 (fortsat). — Kjøbenhavn, den 17. Juli 1913. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling (fortsat). — Bestemmelser for Oprettelse og Drift af Radiotelegrafstationer. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfrende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALTY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«.

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

Motor-Slæbebaad tilsalg.

Staal, bygget 1913, Klasse Germ. Ll. 100^A/₄ W (E). Isl. aug. 18 m. over alt. × 4,36 × 1,65 m. Dybtgaaende 1,25 m. Dieselmotor Benz, 4 Cylinder, 120 EHK., 160 IHK.. Fart 8,5-9 Knob.

JULIUS OTT, Ferdinandstrasse 29, Hamburg.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSEINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerling.

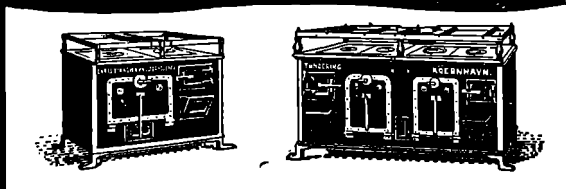
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Forlang
overalt



**Mejeriet
Pasteur**
Odense,
Danmark.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS SMUKT - BILLIGT - HØLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

Dæksbaad.

19,20 Br. Tons, 12 HK. Dan Motor, 5' Aar gl., godt vedligeholdt, er til Salg eller Bytte med en Motorbaad 20 à 23 Fod ved Henvendelse til
Brødrene THOMSEN,
Nakke, Nykjøbing Sj.

Maskinskrivning.
Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

ZOOLOG. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Købersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestående Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdal af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Visgo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.



Kakerlakker- pulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

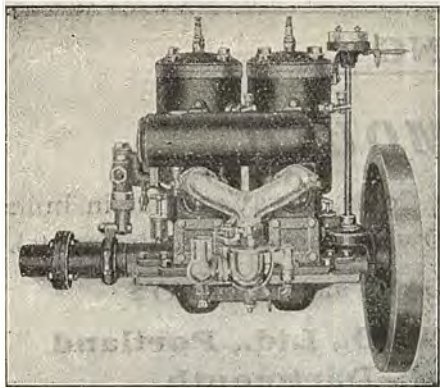
Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.
Forøget Fart uden større Hestekraft.
Nultidens stærkeste Konstruktion.
Ingen Vibration.
Mindre Ildvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.
Røligere Aktionsævne for Krige-
skibe af enhver Art. Ingen forøgede
Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-
brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-
mindskelse. Magelligere Søsleb. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.
Yderligere Oplysninger til Disposition.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf 7177
Specialitet: Hjelpe motorer til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsku d 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.



OLSKIND

Bedste Olie tøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overall.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

KAY DYHR.

(Indehavere: **KAY DYHR & F. OVERGAARD.**)

Telefon (8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnen samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1.². Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: København. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. Telf. 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Safartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser

efter Lord Kelvins System eget Fabrikat.

Spritkompasser E. S. Ritchie & Sons originale samt af eget Fabrikat

Baadskompasser (Sprit og tørre) Kasse eller Hus med Lampe.

AzimutInstrumenter Pejlstøtter

Kikkørter dobbelte og lange

Sextanter og Octanter med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



Walkers originale

Lodde- og Loggeapparater

Fuldfarts Loddemaskiner Loddespil

Loddewire (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre Hydrometre Clinometre

Megaphoner Parallellinealer Passere

Forsterrelsesglas Lanterner med og uden Certifikat

Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Skibs- Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Røff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Glarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Højse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Steuens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Støvedor. Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.**

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STÉG MANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Røff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkrilstensen.**

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: **Cadenius.**

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Skibsmægler. Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ARONNEMENTSPRIS.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftap-pet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken.

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang altid
OTTO MONSTED'S
Margarine

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Juli 1913

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Toldbodvej 22.
 Amlante Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.

 Otto Schwades Dampumper
 Blakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul og
 Blokke
 Davis Farver - Bitumen Paint
 Slinger af Hør, Hamp, Gummi
 og Læder
 Manilla - Wirerope
 Redningskrandse og
 Redningsbølter.
 Expedition og Lagre:
Toldbodvej 22 og 30.
 Lagre for Export:
 Indløvej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden, Frilager Nr. 11.

Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach.
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


65 Kr. Preisler
 Kjøbmagergade 13.

Adr.: Toldbodvej 17, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
 til
 Bunkers og Lastrum
 Telefon 5601
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.

Rahjtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

KELVIN & JAMES WHITE
 Glasgow.
Nautiske Præcisionsinstrumenter
 af verdensanerkendt høj Rang.
 ENE-AGENT for Skandinavien:
CORNELIUS KNUDSEN
 København,
 der fører stort Lager og
 sender Literatur og Overslag.



Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vestergade, **Aalborg.**
 Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres
 Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
 Vesterbrog. 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Remington

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGLBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 36. Telf. Byen 3091.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskildsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Ore pr. indtegnat reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsgenter.

Etableret 1856.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsfabrikationen. Telegram: „Værftet“.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

SKIBS-PROVIAN T

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912.

(Fortsat.)

Lodsforhold

(Danske.)

Under 8. Juni 1912 udstedtes den i sidste Aarsberetning omtalte »Lov om Ændring i Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1873«, som Repræsentationen havde haft Lejlighed til at afgive Erklæring om.

I denne Erklæring beklagede Repræsentationen paa det stærkeste, at de af det om Sagen nedsatte Udvalg — i hvilket Repræsentationen var repræsenteret — udarbejdede Bestemmelser for Lodsning under Bugsering ikke var optagne i Lovforslaget.

Marineministeriet bemyndigedes dog til forsøgsvis at indføre Lempelser i Lodspligten under Bugsering, i alle Farvande for mindre Sejlskibe, og i bestemte Farvande eller Havne for visse Klasser af Skibe. Forinden der gøres Brug af denne Bemyndigelse har Ministeriet imidlertid ønsket, at der føres Forhandlinger mellem Lodsvæsenet og de Søfartsinstitutioner, som denne Sag berører, for at søge Enighed opnaaet om en for de interesserede Parter antagelig Ordning.

Repræsentationen har i denne Anledning foreslaaet, at Lodsvæsenet skal træde i Forhandling med »Dansk Dampskibsrederiforening«, »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« og »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe«.

Repræsentationen har til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Erklæring om Forslag fra Marineministeriet angaaende Tillægsbestemmelser til Reglement og Takster for Lodsninger i Nordsøen, for Esbjerg, Frederikshavn-Hirsholmenes, Helsingørs og Nyborg Lodserier.

Marineministeriet har under 11. November 1912 udfærdiget følgende Tillæg til Københavns og Dragør Lodseriers specielle Reglementer:

»Lodserne er berettigede til at lodse til Svinbådan de sydfra kommende Skibe, der ikke ønske Lodsvejledning videre. Ønske derimod Skibe Lodsvejledning forbi Svinbådan, skal der finde Lodsskifte Sted ved Helsingør«.

(Udenlandske.)

I Anledning af det i sidste Aarsberetning omtalte Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart, betræffende Spørgsmaalet om, hvorvidt det ved en eventuel Ændring af den mellem Danmark og Rusland gældende Handels- og Skibsfartstraktat af 2. Marts 1895 vil kunne opnaas, at danske Skibe, saaledes som Tilfældet er med svenske og norske, fritages for Lodstvang i Finland ved Bug-

sering fra Havn til Havn har Repræsentationen paa Udenrigsministeriets Foranstaltning modtaget Meddelelse om, at svenske og norske Skibe ifølge Traktat nyde samme Begunstigelser i Finland som indenlandske; men at de i denne Traktat i saa Henseende indeholdte Stipulationer ikke kunne paaberaabes fra dansk Side, samt at Forhandlinger i de heromhandlede Forhold for nærværende formentlig næppe vil have nogen Udsigt til at føre til det ønskede Resultat; men at Udenrigsministeriet ved paakommende Lejlighed vil have sin Opmærksomhed rettet paa Forholdet.

Angaaende Lodsforholdene i Finland har Repræsentationen modtaget forskellige Meddelelser, som den har ladet gaa videre til Rederiforeningerne.

Lægemidler og Kosthold i Skibe.

I Tilslutning til tidligere Ytringer desangaaende har Repræsentationen haft Lejlighed til at udtale sig angaaende et af Ministeriet for Handel og Søfart udarbejdet Udkast til Ændringer i Bekendtgørelse af 22. September 1911, indeholdende Forskrifter og Regler om Skibes Forsyning med Lægemidler.

I Anledning af et af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« til Ministeriet for Handel og Søfart indsendt Forespørgsel om, hvorvidt den ovennævnte Bekendtgørelse er at forstaa saaledes, at der kan vælges imellem at have en særlig Medicinkiste eller at opbevare Lægemidlerne i et Skab eller lignende, har Ministeriet svaret, at det i alle Tilfælde er paabudt, at et Skib skal være forsynet med en til Opbevaring og Transport af Lægemidler særlig indrettet Kiste (Medicinkisten), men at der iøvrigt haves frit Valg imellem om Bord at opbevare Lægemidlerne i den paagældende Medicinkiste eller i et til dette Formaal indrettet Skab.

I Anledning af Andragende fra A/S. D. F. D. S. om Dispensation fra Bestemmelserne i den nævnte Bekendtgørelse om Skibes Forsyning med Lægemidler med Hensyn til de Selskabet tilhørende Lægtene fra Nr. 1—10 incl. har Repræsentationen anbefalet, at der gives Selskabet den ansøgte Dispensation.

Mønstringsforhold.

I Anledning af en til Erklæring modtagen Sag betræffende Spørgsmaalet om Overholdelse af de i Lov af 26. Februar 1872 indeholdte Bestemmelser om Mønstring af Skibsmandskab, har Repræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den ikke kan anbefale de af Mønstringskontoret i København foreslaaede og af 1ste Udskrivningskreds anbefalede Foranstaltninger til yderligere Kontrol med Ud- og Afmønstring af Skibsmandskab.

Saadanne Foranstaltninger vil ikke kunne tilvejebringe saa fuldstændige Oplysninger, som man ønsker, idet Ud- og Afmønstring foregaar ogsaa i Udlandets Havne, og deres praktiske Betydning kan i det hele næppe antages, at staa i et rimeligt Forhold til det forøgede Arbejde af denne Art, de vil lægge paa Skibsførerne, og som i de senere Aar har antaget et Omfang, der maa gøre det betænkeligt at forøge det med mere end strengt nødvendigt.

Repræsentationen har overfor Ministeriet for Handel og Søfart udtalt, at den kan tiltræde et af Justitsministeriet fremsat Forslag om, at det paalægges Mæglerne at drage Omsorg for Overholdelsen i Københavns Havn af de i § 10 i ovennævnte Lov om Mønstring af Skibsmandskab givne Regler for Tilsynet med danske Søfolk i fremmede Skibe, forsaavidt disse klarere efter Afsejlingen.

Opholdsrum for Skibsmandskab i danske Skibe.

I Anledning af Spørgsmaalet om Ændringer i Reglement af 1. Juli 1908 om Skibsmandskabs Opholdsrum om Bord i danske Skibe er der afgivet Betænkning til Ministeriet for Handel og Søfart af det i sin Tid til Sagens Behandling nedsatte Udvalg, bestaaende af tre Medlemmer af Repræsentationen, nemlig Direktør N. H ø s t, Kaptajn A. V. K n u d s e n og Maskinmester O s c. M ø r t e n s e n samt Formanden for Søfyrbødernes Forbund C h r. J æ p e l t, og fhv. Formand for Sømændenes Forbund S. V. A n d e r s e n.

I denne Betænkning har Udvalget været enigt om at foreslaa følgende Ændring:

I § 1: »Højden af Overkant af Gulvet til Underkant af Dæksbjælkerne maa ikke være mindre end 1,8 Meter (5,91 engelske Fod eller 5,74 danske Fod) og i Skibe paa 700 Tons og derover ikke mindre end 1,88 Meter.«

Angaaende Desinfektion i Sygdomstilfælde af Mandskabets Opholdsrum i Skibe har Repræsentationen henledet de interesserede Organisationers Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at en saadan Desinfektion foretages.

Paafyldning og Uddybning af Sejløb.

Til Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen udtalt, at den maa ansé det for at være af Interesse for Skibfarten, at Farvandet gennem »Dødmanden« i Svendborg Sund reguleres og uddybes i Overensstemmelse med den derom udarbejdede Plan.

I Anledning af en af Marineministeriet fremsat Plan, hvorefter et nærmere betegnet Areal af den sydlige Del af Middelgrunden afspærres for al Sejlads og anvendes til Udkastning af Affald fra Københavns Havn, har Repræsentationen indhentet Udtalelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, som den i denne Sag nærmest interesserede Part.

Repræsentationen har tiltraadt denne Forenings Udtalelse, som gaar ud paa alvorligt at fraraade saavel Afspærringen som den projekterede Forringelse af Vanddybden paa det paagældende Sted, samt anbefalet, at der udpeges et Sted paa Saltholmsflakket, hvor de af det fremsatte Forslag flydende Ulemper ikke vil gøre sig gældende.

Radiotelegrafi.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen til Erklæring modtaget et Andragende fra Bestyrelsen af Svendborg Navigationsskole om Statsunderstøttelse til Oprettelse og Drift af en »Centralundervisningsanstalt i Radiotelegrafi for Skibsofficerer« i Forbindelse med Svendborg Navigationsskole.

Efter i denne Anledning at have foranlediget en Udtalelse fra Marineministeriet, betræffende Spørgsmaalet om et Kursus for Navigationselever fra hele Landet paa Orlogsværftets Skole for Radiotelegrafi, har Repræsentationen bemærket, at der — paa Grund af den Udvikling, Spørgsmaalet om Radiotelegrafi for Tiden undergaar — har gjort sig afvigende Meninger gældende indenfor Repræsentationen angaaende Betimeligheden af paa nærværende Udviklingstrin at tage Stilling til Sagen, og Repræsentationen har derfor ikke fremsat nogen Indstilling.

Det er af Udenrigsministeriet meddelt Repræsentationen, at den amerikanske Lov af 24. Juni 1910 om traadløse Telegrafapparaters Installation paa Skibe er bleven forandret og skærpet ved en ny Lov af 23. Juli 1912.

(Sluttes.)

Kjøbenhavn, den 24. Juli 1913.

Losningsforhold i Poole. Om denne engelske Kanalhavn skriver en Skibsfører, i Følge »Norg. Hand. og Søfarst.«, til sit Rederi:

Det gaar elendig smaat med Udlosningen her, idet der mangler Folk. Lastmodtageren giver en Union, som Arbejderne er gaaet ind i for tre à fire Uger siden, Skylden, men jeg tror nok, der kunde skaffes Folk, dersom Modtageren vilde gøre noget derfor. I Agterlasten har der kun været to Mand og i Stor- og Forlasten kun fire à fem, imod ellers fire Mand i Lasten til hver Luge. En anden Baad, som ogsaa ligger her, er lige saa uheldig stillet som vi, ligeledes vil alle Dampere herefter faa en meget sen Ekspedition med Trælast her til Poole.

Det er skammeligt at blive opholdt paa denne Maade, men vi kan intet gøre uden at kræve Overliggedagspenge, som Modtageren dog ikke vil betale godvillig. Maaske der kunde gøres noget, dersom Nordisk Skibsrederforening tog Sagen op. De to sidste Dage lossedes der en Del af Dagen kun fra to Luger, fordi Modtageren manglede Plads i Land til Lasten.

Herefter burde man om muligt for Poole faa fastsat et bestemt Antal Std., at losse pr. Dag, i Certepartiet.

Det forenede Dampskibsselskabs ny Amerikabaad »Frederik VIII«, der ventes færdigbygget i dette Efteraar, skal, efter hvad vi erfarer, føres af den højt ansete Kaptajn A. G. Thomsen, der i en Aarrække har ført »C. F. Tietgen«. Denne Damper har fra den 12. ds. faaet sin hidtidige 1ste Styrmand, P. G. C. Pedersen, til Fører. De bedste Ønsker vil følge de to erfarne og dygtige Sømænd paa deres fremtidige Færd.

Skoleskibet »Viking«. Den danske Generalkonsul i Rio indberetter til Udenrigsministeriet, at han har modtaget en Skrivelse fra Kapajnen paa de franske Skib »Valdivia«, om, at samme den 24. Juni paa 4° 18' N. Br., 26° 10' V. Lgd. (Paris) har signaleret det danske Skoleskib »Viking«, der anmodede om at rapportere, at alt var vel om Bord.

Savnet Skib. Rudkjøbing, den 18. Juli. Skonerten »Olga«, Kaplajn Carl Madsen af Rudkjøbing, afsejlede den 10. Juni fra Kiel til Riga med en Ladning Tjære. Siden har man i Følge »Ølandenes Dagblad« intet hørt til Skibet og befrygter derfor, at det er gaaet under. Om Bord befandt sig foruden Kaptajnen to Matroser. Kaptajnen er gift og har fem Børn.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Belgien: Ny-Caledonien er erklæret for pestfri. Tunis: Saloniki er erklæret for kolerasmittet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Som sidste Punkt paa Dagsordenen var opført:
Eventuelt.

Kanalfoged Hansen, Odense: Det kan vel ikke nytte noget at bede Bestyrelsen gøre, hvad den kan for at skaffe flere Styrmande. Der ligger for Tiden et Skib i Odense, som ikke kan afsejle, fordi der ikke kan skaffes Folk til Besætning.

Formanden: Den Sag er en af dem, som har ligget os umaadelig meget paa Sinde. Vi har overvejet Sagen i Forbindelse med Spørgsmaalet om Navigatoruddannelsen. Vi er gaaet ud fra, at en Skærpelse af Fordringerne til de obligatoriske Prøver vilde bidrage til at stoppe Tilgangen til Sømandsstanden. Behandlingen af Spørgsmaalet om Navigatoruddannelsen har taget meget lang Tid i Fællesrepræsentationen. En stor Del af Repræsentationens Medlemmer har holdt meget stærkt paa, at man gennem Navigatoruddannelsen skulde skaffe Sømandsstanden mere Oplysning og Kundskaber. Det har vi kunnet gaa med til, men kun under Forudsætning af Frivillighed. Vi mener, at ved Tvang — ved at skærpe Fordringerne til de tvungne Eksaminer — vil man bevirke, at Tilgangen formindskes.

Vi har imidlertid her til Stede en Repræsentant for Ministeriet, Hr. Kontorchef Krogh, der jo har meget at gøre med den Sag. Han har været til Stede ved Fællesrepræsentationens Forhandlinger om Sagen. Nu hviler Sagen i Ministeriets Hænder, og vi venter med Spænding paa at høre, hvorledes den løber af Stabelen. Vi har jo nu faaet et nyt, radikalt Ministerium; da det er radikalt, skulde man tænke sig det mere frisindet. Vi haaber i alt Fald det bedste.

Jeg benytter Lejligheden til at sige Kontorchef Krogh Tak for det Arbejde, han har gjort for Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Vi maa ofte henvende os til ham, og vi træffer altid en velvillig Imødekommen hos ham. Selv om han ikke altid kan gaa ind paa vore Ideer og Planer, har vi altid følt, at vi i ham havde en, vi kunde kominne til og kunde støtte os til, som beredvilligt hørte paa vor Sag og imødekom os saa meget, som han efter sin Mening kunde. Maa jeg med disse Ord sige Hr. Kontorchef Krogh Tak for Samarbejdet i det forløbne Aar.

Kontorchef Krogh: Maa jeg takke Hr. Formanden for hans venlige Ord.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Navigationsvæsnets Ordning, som Formanden direkte berørte, maa jeg sige, at paa dette Tidspunkt, da den ny Regering er tillraadt, kan man ikke have nogen Mening om, hvorledes Sagens videre Forløb vil blive.

Mægler H. A. Hansen: Maa jeg gøre en Bemærkning til Formandens Udtalelse. Det forekommer mig nemlig, at man skal være lidt varsom med, hvor man lægger Skylden for forskellige Kalamiteter. Det er en Kendsgerning, at vi mangler Søfolk, men det er ogsaa en Kendsgerning, at der er ikke for faa, der gaar til Søs. Men Sagen er den, at de gaar over i fremmed Tjeneste. Det kan ikke skyldes Eksamensfordringerne. Jeg benytter Lejligheden til at ytre dette her, for at det eventuelt kan blive et Fingerpeg for Ministeriet, naar det skal til at arbejde med Sagen. Jeg tror ikke, at Eksamensfordringerne er bestemmende for Tilgangen til Søen, men de kan nok være bestemmende for Tilgangen til Navigatorstanden. Det er en Kendsgerning, at det er ikke faa danske Sømænd, der gaar over i fremmede Skibe; der tales endog om, at det er i tusindvis, de gør det. Navigatorer vil der nok komme. Om Fordringerne bliver lidt større eller mindre, vil vise sig ikke at spille nogen overvældende stor Rolle.

Naar der fra det Udvalgs Side, der har med Sagen at gøre, er naaet noget i Retning af en Overenskomst, som gaar ud paa nogen — en lille Smule — Skærpelse og en Deling af Eksamen med Sejllads imellem dens to Dele, tror jeg, at den Overenskomst er naaet under Hensyn først og fremmest til Sejlskibsredererhvervet, netop fordi man derigennem mente at virke hen til, at den Del af de Folk, som skal ud at sejle efter bestaaet Styrmandseksamen, og inden de kan tage Skibsførereksamen, vilde søge den Sejllads, de skal have, netop i Sejlskibene. Jeg havde oven i Købet tænkt mig den Mulighed, at der fra en eller anden Side vilde være kommet Forslag om, at noget af denne Mellemsejllads netop skulde foregaa i Sejlskibe.

Sekretæren: Hr. Mægler Hansen nævnte, at han havde ventet Forslag om, at den forlangte Styrmands-sejladts skulde foregaa i Sejlskibe. Det kunde der maa-ske være noget om. Men da det Forslag ikke er kommet fra Udvalget, var der vist næppe nogen Grund for os til at komme med det. (Mægler Hansen: Hvorfor ikke?) For saa gik man paa en Maade imod hele Udvalget.

Da ingen yderligere forlangte Ordet, takkede Dirigenten Forsamlingen, fordi den havde gjort ham Dirighthvervet saa let.

Formanden: Hr. Sagfører Poulsen har ledet vore Forhandlinger saa pænt. Jeg synes, vi skulde takke ham ved at give ham tre Hurraer paa gammel Sømandsmaner.

Formanden udbragte derefter et Dirigenten leve, der besvaredes af Forsamlingen med tre Hurraer.

Dirigenten takkede.

Mægler H. A. Hansen: Maa jeg have Lov til paa Forsamlingens Vegne at takke Bestyrelsen for dens Arbejde i det henrundne Aar. Jeg haaber, at De Herrer fremdeles med samme Energi vil varetage Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Interesser i det kommende Aar.

Et af Mægler Hansen udbragt Bestyrelsen leve besvaredes med tre Hurraer.

Formanden: Maa jeg paa Bestyrelsens Vegne takke. Der kan maaske være en og anden, som mener, at Bestyrelsen kun har udrettet lidt. Maaske har vi haft ringe Evner, men vi har forsøgt efter vor bedste Evne at gøre, hvad vi kunde. Jeg nævnte før Spørgsmaalet om at skaffe syge Sømand ind paa Hospital, og at vi gør, hvad vi kan i den Sag, men som Irlænderen siger: There is a rocky road to Dublin. Det er ikke let at naa frem. Der er mange andre Sager, som man kunde ønske ordnet hurtigt. Der er Navigationsvæsnets Ordning, der er Lasteliniesagen. Man skulde synes, at de kunde fremmes lidt hurtigere. Men med vor ringe Evne har vi gjort, hvad vi kunde. Jeg beklager, om den ikke har slaaet til. Derpaa hævedes Mødet.

Engelsk Søretsdom.

Den 30. Juni d. A. afsagdes i den engelske Ret, Kings Bench Division, Dom i en Sag, som af fire af »Titanic«s Mellemdækspassagerers Efterladte var anlagt imod Ocean-Steamb-Navigation-Company. Dommen har fremkaldt Overraskelse i vide Kredse, skriver »Zeitschrift für Versicherungswesen«, da saaledes ogsaa en engelsk Ret har fastslaaet, at »Titanic«s Undergang er foranlediget ved Skyld. Som bekendt havde en engelsk Undersøgelsesret under Lord Mersey's Forsæde, for nogle Maaneder siden, stillet sig paa det Standpunkt, at »Titanic«s Undergang maatte tilskrives højere Magter (force majeure). Den nu afsagte Dom er desuden af større principiel Betydning, fordi den udtaler at de af de fleste engelske Dampskibslinier benyttede Billetter for Mellemdækspassagerer for en væsentlig Del af deres Bestemmelers Vedkommende ikke er godkendt af Board of Trade, og derfor ikke er retsgyldige overfor Passagererne. Processen forløb saaledes: Først maatte det Spørgsmaal afgøres, om der havde foreligget Skyld ved »Titanic«s Undergang. Som allerede bemærket bejaede Retten dette Spørgsmaal af den Grund, at Skibets Fart havde været for stor. Derimod havde Udkiggen efter Rettens Mening været anordningsmæssig besat. Ocean-Steamb-Navigation-Company paastod dog, at det i Følge en Klausul paa Billetterne ikke hæftede for Skade, der var tilføjet en Passager, selv om det var sket ved Skyld fra Besætningens Side. Denne Klausul er anbragt paa Billetternes Bagside, medens der paa deres Forside er klæbet en Seddel, hvorpaa er trykt Ordene »Behag at vende«. »Vi henleder særlig Deres Opmærksomhed paa de vedføjede Kontrakt-

betingelser. Selskabels Ansvar for Rejsegods er strengt begrænset, dog kan de Rejsende tegne en Forsikring«.

Paa Billetternes Bagside bestemmer nu en Klausul, at Rederiet frasiger sig Ansvar for personlig Skade, selv om denne kan tilskrives Besætningen. Det Spørgsmaal blev nu forelagt Retten, om disse Betingelser paa en betryggende Maade var blevet meddelt Passagererne, og selv om dette var sket, om da den Slags Klausuler og Betingelser overhovedet kunde anses som retsgyldige? Repræsentanten for de Efterladte efter en irsk Mellemdækspassager og for to af hans Rejsefæller, kunde paavise, at Irlænderen overhovedet ikke havde set sin Billet, da en anden af Rejsefællerne havde løst den for ham. Dommeren antog derfor, at Irlænderen og hans to Kammerater i det Hele taget ikke var blevet bekendt med Billettens Bestemmelser. Desforuden maatte man gaa ud fra, at det var umuligt for en irsk Bonde at forstaa de detaljerede Bestemmelser, som indeholdtes paa Billettens Bagside. — Af disse Grunde blev Dampskibsselskabet dømt til at betale de Efterlevende en Skadeserstatning, idet det gjordes gældende, at de tre Passagerer ikke havde faaet Kendskab til Kontraktens Bestemmelser. Ganske anderledes var Rettsstillingen for de Efterlevende efter en anden irsk Mellemdækspassager. I dette Tilfælde kunde Dampskibsselskabet nemlig bevise, at den Skibsagent, som havde udleveret denne Mands Billet, altid forlangte af sine Passagerer, at de skulde gennemlæse de Bestemmelser, som fandtes paa Billetten, og at han i hvert enkelt Tilfælde forklarede Passagererne Betydningen af de Bestemmelser, som de ikke forstod. Retten gik derfor ud fra, at i dette Tilfælde havde Passagereren haft tilstrækkeligt Kendskab til Billettens Bestemmelser. Det galdt derfor nu om at faa det Spørgsmaal besvaret, om en Klausul, som indskrænker Rederiets Ansvar, overhovedet er tilladelig. Efter § 320 Sektion 1 i Merchant Shipping Act of 1894, skal Formularen af en Mellemdæksbillet være godkendt af Board of Trade. Paa Billettens Forside fandtes der syv Klausuler, som var blevet forelagt Board of Trade og blevet godkendt af dette. Klausul 7 bestemte, at Billettens Formular ikke maatte indeholde nogen Bestemmelse, der ikke stemmede med de foregaaende Klausuler. Efter den af Board of Trade godkendte og som Klausul 3 paa Billettens Forside aftrykte Bestemmelse, hæftede Rederen for Skade paa Passagerens Person, saavel som for Beskadigelse af hans Bagage, i sidste Tilfælde dog højst for et Beløb af indtil £ 10. Paa Billettens Bagside derimod fandtes den allerede nævnte Klausul, hvorved Rederiet frasiger sig ethvert Ansvar for Skade paa Personer, selv om samme kan tilskrives Efterladenhed hos Besætningen. Disse Klausuler paa Bagsiden var aldrig blevet forelagt Board of Trade og derfor heller ikke blevet godkendt af dette. Dampskibsselskabet var nu af den Mening, at i Følge § 320 Sektion 1 i Merchant Shipping Act of 1894 var det kun Billetternes Form, d. v. s. deres Størrelse og Udstyrelse, der var underkastet Godkendelse. Billetternes Klausul 7 har kun den Betydning, at der paa deres Forside ikke maa optages afvigende Betingelser. Derimod er det Rederiet tilladt at optage hvilke som helst Kontraktbetingelser paa Billetternes Bagside. Man vil se, at dette er en Bevisførelse, der med den bedste Vilje ikke lader sig forsvare. Retten kom ogsaa til det Resultat, at Loven foreskriver Board of Trades Godkendelse af Billetternes Indhold, og at alle Betingelser, som ikke opfyldte denne Fordring, var absolut ugyldige. — For Transportforsikringen er denne Afgørelse naturligvis uden Betydning, da Frasigelse af Ansvar i Konnossementet er retsgyldigt, selv om Købmanden i enkelte Tilfælde ikke har gjort sig bekendt med Konnossementet. Har han forsømt det, maa han selv bære Følgerne af sin Forsømmelse. Det fremgaar derimod af ovenstaaende Dom, at selv engelske Retter er fordomsfri nok til at anerkende Skyld ved »Titanic«s Undergangs, og dermed er den Mulighed givet, at der, overfor Postvæsnets i det mindste, i visse Tilfælde vil kunne gøres Erstatningskrav gældende.

1374. Østerrig-Ungarn. Kanal Zirone. Murvica. Fyr forandret. (Kundmachung für Seefahrer" Nr. 28/879. Pola 1913.)
Fyret paa Øen *Murrica* er forandret til et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Synsvide: 9 Sm. I øvrigt uforandret. 43° 28' N. 16° 03' E.
1375. Østerrig-Ungarn. Lesina. Galisnik. Fyr forandret. (Kundmachung für Seefahrer" Nr. 28/881. Pola 1913.)
Det grønne, faste Fyr paa Øen *Galesnik* er forandret til et grønt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Synsvide: 7 Sm. I øvrigt uforandret. 43° 09' N. 16° 26' E.

1376. Tyrkiet. Ægæiske Hav. Oplysning om Blokade. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium er Blokadens af *Kavala* paa Strækningen fra 24° 50' E. til 26° 05' E.

1377. Tripolis (Libyen). Tolmetta (Tolmetta). Vrag. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1299. København 1913.)
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1744. Berlin 1913.)
Vraget af Damperen *Redentore* ligger paa den anden Gruppe Skær SW. for *Tolmetta*. Vraget, der ser ud som et til Ankers liggende Skib, danner et godt Sømærke.

1378. Tripolis (Libyen). Homs (Khoms). Fyr tændt. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1745. Berlin 1913.)
I *Homs* Havn, 8 m fra Kysten, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. 32° 39' N. 14° 18' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

- R 1481 Scotland, east coast. — River Tay
R 114 a Scotland, Firth of Forth. — St. Abbs head to Edinburgh.
R 1294 South America, west coast. — Plans on the coast of Peru.
† 1023 China, south coast. — Boddam Cove, Nam sha bay.
R 2052 England, east coast. — Harwich approaches.
R 3191 River Thames. — Woolwich to Erith.
R 3337 River Thames. — London Bridge to Woolwich.
R 2562 China. — Canton river, with its western branches, to Samshui.
† 39 India, north-west coast. — Sonmiyani harbour.
† 2889 Peru. — Plans on the coast of Peru.
† 1302 Chile. — Plans on the coast of Chile.

Holland:

- R 86 Noordkust Java. Westelijke vaarwaters naar Batavia en Tandjoeng Priok. 1 : 50,000.
R 187 Vaarwaters en ankerplaatsen op de Oost- en Zuidoostkust van Celebes en nabij liggende eilanden.
R 5 Vaarwaters en ankerplaatsen nabij Noordwestkust Sumatra.

Tyskland:

- N 557 Atlantischer Ozean, Westafrika, Beninbucht: Volta-Mündung bis Badagri. 1 : 250 000.
R 177 Ostsee, Schwedische u. Russische Küste: Bottenwiek, Südllicher Teil. 1 : 200 000.
R 250 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg. 1 : 25 000.
R 389 Nordsee, Französische und Belgische Küste: Calais bis Blankenberghe. 1 : 100 000.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogiftene. Enkeltte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1303. Danmark. Rødsand. Grund tiltaget. Omtrent 1,5 Sm E. for *Østve-Mærker* skyder *Rødsand* en Hage ud i NNE.-lig Retning. 2 m Kurven ligger c. 1/2 Sm N.-ligere end vist i Kortene, og 1,7 m Vand er fundet paa 54° 35' 26" N. 11° 46' 31" E. (Kort Nr. 157, 235 og 240.)
1304. Sverrig. Utklippan E. Oplysning om Vrag. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 29/725. Stockholm 1913.)
Dampere, som er strandet paa *Rosenklomsgrund*, er sønderslaaet af Søen, saa den ikke mere er synlig over Vandet. Vraget vil blive borttaget. 55° 57 1/4' N. 15° 45 1/2' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/683. København 1913.)
1305. Sverrig. Gottland SE.-Kyst. Heligholmen. Fyr tændes. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/703. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 tændes paa *Heligholmen* et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er hvidt set fra Søen, grønt set fra den N.-lige Landgrund og rødt set fra den S.-lige Landgrund. Hvidt Fyrtaarn. 56° 55' 30" N. 18° 17' 09" E. (Kort Nr. 205 og 206.)
1306. Sverrig. Gotska Sandön. Belysning forandres. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/700. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 tændes følgende ny Fyr:
1) *Kyrkudden* hvide Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s. c. 58° 22' 00" N. 19° 19' 30" E. 2) *Hammuden* hvide Lynfy, der viser To-Lyn hver 6 s. c. 58° 20' 30" N. 19° 13' 15" E. Begge Fyr har Linseapparater af 4de Orden. Hvide Fyrtaarne. Samtidig nedlægges *Gotska Sandön* SE.-lige Fyr. 58° 20' 30" N. 19° 17' 24" E. (Kort Nr. 205.)
1307. Sverrig. Västervik. Idö Stångskär Fyr forandres. („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/702. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 forandres *Idö Stångskär* Fyr til at vise Et-Lyn hver 3 s. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 40' 19" N. 16° 47' 22" E. (Kort Nr. 205.)

1308. Sverrig. Västervik. Stickskår Fyr forandres.

(⁶) Underrettelser for sjöfarande "Nr. 28/701. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 forandres *Stickskår* Fyr til at vise Et-Lyn hver 3 s. Lysvinklerne bliver uforandrede. 57° 43' 22" N. 16° 45' 26" E.
(Kort Nr. 205.)

1309. Sverrig. Landsort—Stockholm. Belysning forandres.

(⁶) Underrettelser for sjöfarande "Nr. 28/699. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 forandres følgende Fyr: 1) *Östra Röjko* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s., 58° 54' 30" N. 18° 05' 10" E. 2) *Söderhöll* Fyr skal vise Et-Lyn hver 3 s., 59° 00' 47" N. 18° 14' 55" E. 3) *Lilla Rokholmen* Fyr skal vise Et-Lyn hver 3 s., 59° 04' 23" N. 18° 20' 09" E. 4) *Jutholmen* Fyr skal vise To-Lyn hver 6 s., 59° 07' 35" N. 18° 24' 38" E. 5) *Östra Stensörren* Fyr skal vise Tre-Lyn hver 9 s., 59° 11' 01" N. 18° 29' 43" E. 6) *Kofoten* Fyr skal vise Tre-Lyn hver 9 s., 59° 13' 31" N. 18° 37' 18" E. Fyrenes Lysvinkler bliver uforandrede.
(Kort Nr. 205.)

1310. Sverrig. Lerškären Fyr forandres.

(⁶) Underrettelser for sjöfarande "Nr. 28/697. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 forandres: 1) *Östra Lerškäret* Fyr til at vise Lys med En-Formærkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s., 59° 44' 22" N. 19° 14' 45" E. 2) *Västra Lerškäret* Fyr til at vise Et-Lyn hver 1 s., 59° 44' 14" N. 19° 14' 12" E. Fyrenes Lysvinkler bliver uforandrede.

1311. Sverrig. Norra Kvarnen. Storbådan Fyr ombygtes.

(⁶) Underrettelser for sjöfarande "Nr. 28/696. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 skal *Storbådan* Fyr ombygtes med et hvidt, rødt og grønt Lyn-fyr, der viser Tre-Lyn hver 12 s. Lyset er:

1. hvidt uforstærket i Pejlinger fra c. 177° til c. 222°;
2. grønt i Pejlinger fra c. 222° til c. 270 ¹ / ₂ °;
3. hvidt i ———— 270 ¹ / ₂ ° til c. 273 ¹ / ₂ °;
4. rødt i ———— 273 ¹ / ₂ ° ———— 291°;
5. grønt i ———— 291° ———— 307°;
6. hvidt i ———— 307° ———— 329°;
7. rødt i ———— 329° ———— 342°;
8. grønt i ———— 342° ———— 356°;
9. hvidt i ———— 356° ———— 38°;
10. rødt i ———— 38° ———— 65°;

Flyammens Højde: 16 m. Linseapparat af 3die Orden. Hvidt Fyrtaarn med sort Bælte. 63° 24' 34" N. 19° 35' 35" E.

1312. Sverrig. Norra Kvarnen. Bonden. Fyr tændes.

(⁶) Underrettelser for sjöfarande "Nr. 28/695. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1913 tændes paa *Bonden* Skær, NW. for *Sydostbroten*, et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s. Lyset er:

1. hvidt, uforstærket i Pejlinger fra c. 97° til c. 216°;
2. grønt i Pejlinger fra c. 216° til c. 243°;
3. hvidt i ———— 243° ———— 250°;
4. rødt i ———— 250° ———— 7°;
5. grønt i ———— 7° ———— 20°;
6. hvidt i ———— 20° ———— 27°;
7. rødt i ———— 27° ———— 45°;
8. grønt i ———— 45° ———— 57°;
9. hvidt i ———— 57° ———— 64°;
10. rødt i ———— 64° ———— 97°;

Flyammens Højde: 35 m. Synsvide: 17 Sm for hvidt, 14 Sm for rødt og 12 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 2den Orden. Hvidt Fyrtaarn med sort Bælte. 63° 26' 05" N. 19° 21' 30" E.

1365. Italien E.-Kyst. Molletta. Fyr forandret.

(⁶) Avvisi ai Naviganti "Nr. 175/464. Genova 1913.)
Fyret paa W.-Hjørnet af den gamle Mole er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 30 s., Blink 8 s., Mørke 22 s. I øvrigt uforandret. 41° 12' 25" N. 16° 35' 46" E.

1366. Italien E.-Kyst. Ancona. Fyr tændt.

(⁶) Nachrichten für Seefahrer "Nr. 28/1738. Berlin 1913.)
Ved SW-Hjørnet af Arbejdspladsen i Havnen er tændt et rødt, fast Fyr. Ancona: 43° 37¹/₂' N. 13° 30' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/509. København 1913.)

1367. Italien E.-Kyst. Corsini. Afmærkning.

(⁶) Avvisi ai Naviganti "Nr. 175/462. Genova 1913.)
Ved Yderenden af den bortskyldede Del af S.-Molens Forlængelse, c. 80 m SE. for det nuværende Molehoved, er udlagt en rød Tønde. Den røde Tønde, som læa i Forlængelsen af N.-Molen, er indtaget. 44° 29¹/₂' N. 12° 17' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1227. København 1913.)

1368. Italien E.-Kyst. Punta della Maestra. Dybde affaget.

(⁶) Nachrichten für Seefahrer "Nr. 28/1739. Berlin 1913.)
Dybden ved *Punta della Maestra* er affaget. Lystønden ligger nu i 8,5 m Vand. 5 m-Grensen løber tæt til Tønden, og S. for denne ligger 5 m-Grensen E.-lige end Tønden. Man bør holde godt uden om Lystønden, navnlig S.-fra kommende Skibe. 44° 58' N. 12° 33' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/2058. København 1911.)

1369. Italien E.-Kyst. Porto del Lido. Fyr forandret.

(⁶) Avvisi ai Naviganti "Nr. 175/461. Genova 1913.)
Foryret staaer 650 m 344° (m. S. W.) fra S. *Nicolò* Semafor; det er nu et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. Semaforen: 45° 25' 57" N. 12° 23' 34" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/588. København 1913.)

1370. Østerrig-Ungarn. Istrien. Kanal Fasana. Barbariga. Fyr tændt.

(⁶) Kundmachung für Seefahrer "Nr. 28/875. Pola 1913.)
Paa Molehovedet ved *Barbariga* tændes om kort Tid uden nærmere Bekendtgørelse et grønt, fast Fyr, 0,42 Sm 204° (m. S. W. t. S. 1/8 S.) fra *Haus Torre* og 280° (m. S. W. t. N. 5/8 N.) fra *S. Fosca* Kapel. Flyammens Højde: 3 m. Synsvide: 2 Sm. 44° 59' 2" N. 13° 44' 4" E.

1371. Østerrig-Ungarn. Arbo. S. Cristoforo Bugt. Fyr tændt.

(⁶) Kundmachung für Seefahrer "Nr. 28/880. Pola 1913.)
Paa W.-Fyrten ved Indløbet til S. *Cristoforo* Bugt er tændt et ubevogtet, hvidt, fast Fyr. Fyret staaer 520 m 270° (m. S. W. 5/8 N.) fra S. *Cristoforo* Kapel og 20 m fra Kysten. Flyammens Højde: 7 m. Synsvide: 5 Sm. 44° 45' 5" N. 14° 41' 17" E.

1372. Østerrig-Ungarn. Uglian. Lukoran. Fyr tændt.

(⁶) Kundmachung für Seefahrer "Nr. 28/876. Pola 1913.)
Paa SW-Banden af Broen i *Lukoran* Havn er tændt et ubevogtet, grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 0° til 168°. Fyret er formentligt over Grund W. for *Marovica* Punt indtil 5 m-Grensen. Fyret staaer 0,45 Sm 51° (m. S. NE. t. E. 1/4 E.) fra *Kirken* i *Lukoran*. Flyammens Højde: 7 m. Synsvide: 2 Sm. 44° 06' 3" N. 15° 09' 3" E.

1373. Østerrig-Ungarn. Kanal Pasman. Zaravechia. Fyr forandret.

(⁶) Kundmachung für Seefahrer "Nr. 28/878. Pola 1913.)

Zaravechia Fyr, som paa Grund af Havnearbejder midlertidig var flyttet til det SE-lige Molehoved, er flyttet tilbage til det NW-lige Molehoved. Fyret er et ubevogtet, grønt og rødt, fast Fyr, der viser rødt Lys i Pejlinger fra 138° til 145° (over *Kocensko* Bank) og hvidt, faste Fyr paa NW-Molen er slukket. 43° 56' 3" N. 15° 26' 1" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1233. København 1910.)

1355. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Great Island Shoal. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 272049. Washington 1913.)

Paa Grunden, som gaar SE, i fra *Great Island*, er i c. 1,3 m Vand opført en sort Baake, hvorfra der vises et hvidt, fast Fyr. 35° 17' 40" N. 76° 14' 06" W.

1356. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Swan Quarter Bugt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 272050. Washington 1913.)

Ved det E.-lige Indløb til *Swan Quarter* Kanal er i c. 1,3 m Vand opført en sort Baake, hvorfra der vises et hvidt, fast Fyr. 35° 22' 55" N. 76° 21' 23" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1357. Britisk Honduras. Belize. Manger Cay. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 985. London 1913.)

De 3 hvide Fyr, der blev vist i en Trekant, er nedlagt, og der er tændt et hvidt Blinkfyr, som viser To-Blink hver 10 s. 17° 36½' N. 87° 47¼' W.

1358. Brasilien. Rio de Janeiro. Skær afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 987. London 1913.)

Et Skær med 1,8 m Vand, *Jaguara* Skær, er fundet 0,52 Sm 43° (misv. NE. ¾ E.) fra *Passagem Rocks* Fyr. Paa N.-Siden af Skæret er udlagt en sort og hvid Spidstønde. 22° 50¼' S. 43° 09½' W.

1359. Rio de la Plata. Banco Chico Fyrskib. Oplysning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 281762. Berlin 1913.)

Banco Chico Fyrskib viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s. 34° 46' S. 57° 30' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1360. Italien W.-Kyst. S. Margherita. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 174454. Genova 1913.)

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Bølgébryderen er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 2,5 s., Mørke 2,5 s. 44° 19' 50" N. 9° 13' 02" E.

1361. Italien W.-Kyst. Portofino. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 174455. Genova 1913.)

De tre Fyr ved Havnen viser nu Lys med En-Formærkelser hver 5 s., Lys 2 s., Mørke 2 s., i Stedet for fast Lys. I øvrigt uforandret. 44° 18' N. 9° 13' E.

1362. Italien W.-Kyst. Piombino. La Rochetta. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 174457. Genova 1912.)

Paa *La Rochetta* Punt, som strækker sig S. i fra *Piombino* Boplads, er tændt et rødt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 267° gennem 0° til 118°. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 5 Sm. 42° 55' 10" N. 10° 31' 35" E.

1363. Italien W.-Kyst. Elba. Marina di Campo. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 175465. Genova 1913.)

Marina di Campo Fyr er forandret til at vise rødt Lys i Pejlinger fra 241½° til 293°. I øvrigt uforandret. 42° 44' 29" N. 10° 14' 23" E.

1364. Sicilien E.-Kyst. Catania. Dybde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 281736. Berlin 1913.)

Ved den indre Del af den E.-lige Mole ved *Catania*, 110 m fra Inderenden af Tværmolen og 10 m fra E.-Molen, ligger nogle Blokke, over hvilke der er 1 m Vand. 37° 30' N. 15° 06' E.

1313. Sverrig. Norra Kvarken. Krikeudde Fyr forandres.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/694. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1913 skal *Krikeudde* Fyr forandres til at vise To-Lyn hver 6 s. Samtidig vil der ved begge de hvide Lysvinkler blive indsat en grøn Lysvinkel, saaledes at man, naar man holder ind mod Fyret i de hvide Lysvinkler, har en grøn Lysvinkel om Styrbord og en rød Lysvinkel om Bagbord. 63° 29' 25" N. 19° 36' 20" E.

1314. Sverrig. Norra Kvarken. Engelskällan. Fyr tændes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/693. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1913 tændes paa *Engelskällan*, E. for *Ångsö*, et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra Land til c. 230°;

2. hvidt i — fra c. 230° gennem 0° til c. 3°;

3. rødt i — — c. 3° til c. 18°.

Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrtaarn. 63° 40' 52" N. 20° 53' 00" E.

1315. Finland. Bottniske Bugt. Wasa Distrikt. Östra Elgkallan. Sømærke forandret.

(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 105. Helsingfors 1913.)

Vageren paa N.-Siden af *Östra Elgkallan* er blevet forsynet med Kugle. 63° 27' 45" N. 21° 11' 50" E.

1316. Rusland. Finske Bugt E.-lige Del. Sømærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 281697. Berlin 1913 og „Russiske Efterretninger for Søfarende“ Nr. 271. St. Petersborg 1913.)

1) c. 0,1 Sm S. for *Agamemnon* Banke er i 13½ m Vand udlagt en rød Spirtønde med en rød opadvendt Kost over en Ballon paa c. 60° 10', N. 28° 32' E.

2) Paa N.-Siden af *Namsi* Banke er i 13½ m Vand udlagt en hvid Spirtønde med en sort nedadvendt Kost paa c. 59° 46', N. 27° 34', E. Paa 1,5 m (5 Fod) Pullen er Dybden kun 0,6 m. 59° 46', N. 27° 34', E.

3) Paa en 9,4 m Grund W. for *Namsi* Banke er udlagt en hvid-rød Spirtønde med Kors og Ballon paa c. 59° 45', N. 27° 32', E. 11 m (6 Fv.) Grunden W. for *Namsi* Banke har kun 8,4 m (4½ Fv.) Vand. 59° 45', N. 27° 30', E.

4) Ved S.-Enden af *Vikalla* Rev er i 13½ m Vand udlagt en rød Spirtønde med Pulle med 5,3 m Vand.

5) Ved S.-Enden af Revet fra *Lille Tjuters* er udlagt en rød Spirtønde med en rød opadvendt Kost paa c. 59° 53', N. 27° 03', E. 0,3 Sm N. for denne Vager ligger en

Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der addresseres 1', 2' til Lgd., svarer de til *russiske* Kort.
(Kort Nr. 155.)

1317. Rusland. Finske Bugt. Koporskaja (Koporia) Bugt. Grund.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 281696. Berlin 1913.)

En Grund med 5,3 m Vand er fundet paa 59° 53' 12" N. 28° 59' 30" E.
(Kort Nr. 155.)

1318. Rusland. Finske Bugt. Lavensari. Skær afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 281790. Berlin 1913.)

Ved Ankerpladsen paa NE.-Siden af *Øen Lavensari* er der S. for Ledefyrilinien fundet et Skær med 0,6 m Vand paa 60° 01' 33" N. 27° 50' 25" E. Skæret, som kaldes *Elena-matala*, er afmærket med en hvid Spirtønde med sort nedadvendt Kost i 5,2 m Vand.
(Kort Nr. 155.)

1319. Tyskland. Plantagenet-Grund. Opmaalingsvagere inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 281698. Berlin 1913.)

Spirtønderne, som var udlagt E. og S. for *Plantagenet-Grund*, er inddraget. *Plantagenet-Grund*: 54° 39' N. 12° 47' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1076. København 1913.)

II. Sundet, Smalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet

Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 1320. Danmark. Sundet. Kalleboer.** Vester-Sandhage S. Dybde. Over Resterne af et gammelt Vrag, c. 300 m S. for den røde Stage med Kost paa *Vester-Sandhage*, er der c. 2,6 m Vand. 55° 35' (20") N. 12° 30' (30") E. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 308.)

- 1321. Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib flyttes.** I Løbet af September 1913 vil *Drogden* Fyrskib blive flyttet 310 m i Retning 187° (mstv. S. t. W. $\frac{3}{8}$ W.), saaledes at det kommer til at ligge c. 300 m SSW. for 6,6 m Stedet paa *Quartus-Grund*. Fyrskibets ny Plads: 55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E. (Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 305. Fyr-Fort., Nr. 256.) (Se „Efterretninger for Søtarende“ Nr. 21/840. København 1913.)

- 1322. Sverrig. Sundet. Högånäs. Sømærker udlægges.** („Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 29/730. Stockholm 1913.) Ved en gravet Rende, der fører fra Søen til en nyopført Kaj i *Högånäs* Haven, skal udlægges følgende Sømærker:

- Paa Rendens N.-Side: Tre røde Vagere med 1 opadvendt Kost henholdsvis 600, 400 og 200 m fra Molehovedet. Paa Rendens S.-Side: Fem sorte Bøjer, hvoraf de 3 ligger lige over for ovennævnte Vagere, 1 lige over for Molehovedet og 1 midt imellem sidstnævnte sorte Bøje og den indreste af de 3 førstnævnte sorte Bøjer. 56° 12' N. 12° 32 $\frac{3}{4}$ ' E. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210, 211 og 247.)

- 1323. Danmark. Store-Bælt. Fyen. Kjerterminde. Fyrs Brændetid forandret.** *Kjerterminde* Havnefyrr brænder fremtidig hele Aaret fra det Tænding den 1ste August 1913. 55° 27' 04" N. 10° 40' 18" E. (Kort Nr. 156, 220 og 251. Danske Lods, Side 339. Havne-Lods, Side 87. Fyr-Fort. Nr. 289.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1324. Danmark. Kattegat. Læse S. Side-Bøn. Lystønde atter udlagt.** *Side-Bøn* Lystønde er atter udlagt. (Se Danske Lods Side 233 og Fyr-Fort. Nr. 115.) 57° 06' (55") N. 11° 02' (09") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/904. København 1913.)

- 1325. Danmark. Limfjorden. Løgstør-Grunde. Bestemmelser om Lodstrang forandret.**

Den 1ste August 1913 forandres Bestemmelsen om Lodstrang ved Sejlads gennem den uddybede Rende over *Løgstør-Grunde* saaledes, at Lodstrang er paabudt for alle Skibe med et Dybgaende af over 2,8 m, idet dog Lodstrangen, saafremt en væsentlig Tilstand skulde indtræde i dette Løb, midlertidig vil blive forandret til paa en af gælden for Fartøjer med et Dybgaende af over 2,8 m, saalænge Tilstanden vedvarer, hvilket vil blive bekendtgjort samtidig med den eventuelle Bekendtgørelse om Forandringer i Løbets Dybdetohold. *Løgstør-Grunde*: 56° 58' N. 9° 13' E. (Danske Lods, Side 480. Havne-Lods, Side 14 og 113.)

- 1326. Sverrig. Kattegat. Stora og Lilla Varholmen Fyr forandres.**

(„Underrøttelser för sjöfarande“ Nr. 29/713. Stockholm 1913.) I Løbet af 1913 forandres: 1) *Stora Varholmen* Fyr til at vise To-Lyn hver 6 s. 57° 41' 47" N. 11° 42' 05" E. 2) *Lilla Varholmen* S.-lige Fyr til at vise Lys med En-Formærkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mærke 2 s., 57° 42' 19" N. 11° 42' 21" E. 3) *Lilla Varholmen* N.-lige Fyr til at vise Et-Lyn hver 1 s. Fyrens Lysvinkler bliver uforandrede. (Danske Lods, Side 244.)

- 1352. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Lynn. Fyr flyttet.** („Notice to Mariners“ Nr. 27/2033. Washington 1913.) 1) *Black Rocks* Fyr er flyttet c. 210 m i Retning 38° (mstv. NE. $\frac{5}{8}$ E.) 2) *Upper Turn* Fyr er flyttet 27 m i Retning 90° (mstv. E. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) c. 42° 27' N. 70° 56 $\frac{1}{2}$ ' W.

- 1353. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Martha's Vineyard. Wasque Shoal. Tønde flyttet.** („Notice to Mariners“ Nr. 27/2033. Washington 1913.) *Wasque Shoal* Spiritønde 2 har nu Nr. 1 og ligger nu 186 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. S. t. W. $\frac{3}{4}$ W.) fra *Cape Poge* Fyr og 2403 $\frac{4}{4}$ ' (mstv. W. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Muskeget* Redningsstation. *Cape Poge* Fyr: 41° 25' 416" N. 70° 27' 06" W.

- 1354. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. 21) Ambrose Channel Afmærkning forandret.** („Notice to Mariners“ Nr. 27/2044. Washington 1913.)

- 1) *Ambrose Channel* Lys- og Fløjtebønde 1ACE har nu Nr. 14; den er flyttet c. 180 m i Retning 197° (mstv. SW. t. S. $\frac{5}{8}$ S.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 2) *Ambrose Channel* Lys- og Fløjtebønde 2ACE har nu Nr. 24; den er flyttet c. 90 m i Retning 34 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. NE.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 3) *Ambrose Channel* Lystønde 3AC har nu Nr. 3; den er flyttet c. 550 m i Retning 286 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. NW. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 4) *Ambrose Channel* Lystønde 6AC har nu Nr. 4; den er flyttet c. 485 m i Retning 109 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. SE. t. E. $\frac{3}{8}$ E.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 5) *Ambrose Channel* Lystønde 7AC har nu Nr. 5; den er flyttet c. 240 m i Retning 265 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. W. $\frac{1}{2}$ N.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 6) *Ambrose Channel* Lystønde 8AC har nu Nr. 6; den er flyttet c. 180 m i Retning 334 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. N. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 7) *Ambrose Channel* Lystønde 11AC har nu Nr. 7; den er flyttet c. 780 m i Retning 291 $\frac{1}{4}$ ' (mstv. NW. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 8) *Ambrose Channel* Lystønde 12AC har nu Nr. 8; den er flyttet c. 485 m i Retning 300° (mstv. NW. $\frac{1}{2}$ W.) og ligger i c. 13 m Vand.

- 9) *Ambrose Channel* Lys- og Fløjtebønde 15AC har nu Nr. 9; den er flyttet c. 140 m i Retning 249 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. W. $\frac{7}{8}$ S.) og ligger i c. 14 m Vand.

- 10) *Ambrose Channel* Lys- og Klokketønde 16AC har nu Nr. 10; den ligger i c. 13 m Vand.

- 11) *Ambrose Channel* Lystønde 11 (med Spirmærketønde), der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i c. 13 m Vand, 188° (mstv. S. t. W. $\frac{7}{8}$ W.) fra *Coney Island* Fyr og 114 $\frac{1}{4}$ ' (mstv. SE. t. E.) fra *West Bank* Fyr.

- 12) *Ambrose Channel* Lystønde 18AC har nu Nr. 12.

- 13) *Ambrose Channel* Lys- og Fløjtebønde 19AC har nu Nr. 13; den er flyttet c. 410 m i Retning 251 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. W. $\frac{3}{4}$ S.) og ligger i c. 14 m Vand.

- 14) *Ambrose Channel* Lys- og Fløjtebønde 20AC har nu Nr. 14.

- 15) *Ambrose Channel* Lystønde 15 (med Spirmærketønde), der viser hvidt, fast Lys, er udlagt i c. 13 m Vand, 204 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. SW. t. S.) fra *Coney Island* Fyr og 162 $\frac{3}{4}$ ' (mstv. S. $\frac{5}{8}$ E.) fra Fort *Wadsworth* Fyr.

- 16) *Ambrose Channel* Lystønde 22AC har nu Nr. 16; den er flyttet c. 160 m i Retning 354° (mstv. N. $\frac{3}{8}$ E.) og ligger i c. 14 m Vand.

- 17) *Ambrose Channel* Lys- og Fløjtebønde 23AC har nu Nr. 17; den er flyttet c. 275 m i Retning 258 $\frac{1}{2}$ ' (mstv. W. $\frac{1}{8}$ S.) og ligger i c. 14 m Vand.

- 18) *Ambrose Channel* Lys- og Klokketønde 24AC har nu Nr. 18 og ligger i c. 13 m Vand.

- 19) Følgende Tønder er inddraget: a) *Ambrose Channel* Spiritønde AC, 9AC, 10AC, 13AC, 17AC og 21AC. b) *Ambrose Channel* Lystønder 5AC og 14AC.

- Coney Island* Fyr: 40° 34 $\frac{1}{2}$ ' N. 74° 00 $\frac{3}{4}$ ' W.

- 1327. Sverrig. Stora Dyrö Fyr** forandres.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/711. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 forandres *Stora Dyrö* Fyr til et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra c. 45° til c. 53°;
2. hvidt i — - - 53° - - 58°;
3. rødt i — - - 58° - - 67°.
Naar man passerer Fyret, ses hvidt uforstærket Lys. 57° 55' 31" N. 11° 36' 28" E. (Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods, Side 242.)
- 1328. Sverrig. Skagerak. Svartskär Fyr** forandres.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 28/710. Stockholm 1913.)
I Løbet af 1913 forandres *Svartskär* Fyr til at vise Et-Lyn hver 3 s. Lysvinklerne bliver uforandrede. 58° 33' 01" N. 11° 13' 22" E. (Kort Nr. 236.)

- 1329. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Leistenen. Fyr** forandret.
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1913.)
Leistenen Fyr er flyttet c. 50 m S. efter. Lyset er nu:
1. rødt i Pejlinger fra 242°, fri S. om *Veerskjær*, til 254°, fri S. om *Hollenderbaaen*;
2. hvidt i Pejlinger fra 254° til 291°, fri N. om 9 m Baaen paa *Kjælebaaerne*;
3. grønt i — - 291° til 322°, fri S. om *Hanshausen*;
4. hvidt i — - 322° - 331°, fri E. om 4,5 m *Levestensbaaen*;
5. rødt i — - 331° - 105°, fri N. om *Herberbaaen*;
6. hvidt i — - 105° - 111°, fri S. om *Rejerskær* (i denne Lysvinkel ligger Baaer med 7, 8 og 8,5 m Vand);
7. grønt i Pejlinger fra 111° til 128°, fri S. om *Rejersbaaen*.
59° 08 1/2' N. 10° 30 1/4' E. (Kort Nr. 236.)

- 1330. Norge. Skagerrak. Tønsberg. Østre Vakerholmen. Oplysning om Fyr.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 7. Kristiania 1913.)
Lysvinklens Grænse, Pejling 172°, gaar klos til *Kroskolmen*. 59° 07' 55" N. 10° 23' 00" E.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 28/1206. København 1913.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 1331. Rusland. Hvide Hav. Grunde.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1784. Berlin 1913.)
1) SW. for *Middel-Bolskaja* Rev ligger en Grund i NE.—SW.-lig Retning med 5 m Vand paa c. 67° 03' N. 42° 30' E.
2) E. for *Morschovskaja* Banke ligger en Grund med 8,2 m Vand paa c. 66° 44 1/4' N. 43° 21 3/4' E.
3) Grunden, som ligger c. 5 Sm SW. for Kap *Ljetneorlov* ved E.-Siden af *Omega* Bugt, strækker sig W. efter indtil c. 64° 52' N. 36° 16' E. Den er afmærket med: a) en Spirtønde med en nedadvendt Kost paa c. 64° 53 1/2' N. 36° 21' E. b) en Spirtønde med en nedadvendt Kost paa c. 64° 51' N. 36° 17' E. c) en Spirtønde med en opadvendt Kost paa 64° 48 1/2' N. 36° 20' E.
- 1332. Norge. Oplysning om Fyr.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 6. Kristiania 1913.)
1) Den 15de August d. A. tændes *Stornes* Fyr, *Reisen*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser. Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 26°, fri W. om *Russeholmen*, til 39°;
2. rødt i Pejlinger fra 39°, fri E. om *Bossolobaen* ved *Sokkelnes*, til 192°.

- 1343. England. Mersey Floden. Afmærkning** forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 977. London 1913.)
Omtrent den 29de Juli d. A. flyttes Fyrskibet paa Barren 1 Sm i Retning 89° (misv. E. t. S. 3/8 S.) til det Sted, hvor Lys- og Klokkebaaken *Fairway* nu ligger. Samtidig inddrages Lys- og Klokkebaaken. 53° 32' N. 3° 17 3/4' W.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 23/954. København 1913.)
- 1344. England. Preston. Vrag** afmærket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 983. London 1913.)
Vraget af Damperen *Entreprise* med en Mast over Vandet er sunket paa 53° 40' 40" N. 3° 11' 05" W. En grøn Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser, er udlagt N. for Vraget. Lystønden vil snarest blive ombyttet med en Lystønde, der viser grønt Lys med Formørkelser.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1345. Island W.-Kyst. Havnefjord (Hafnarfjörðr). Vrag** borttaget.
Skonnerten, som var sunket c. 300 m W. for *Friskiklettir*, er borttaget.
Friskiklettir: 64° 04 1/4' N. 21° 58' W.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 19/723. København 1913.)
- 1346. Atlanterhavet. Oplysning om drivende Vrag.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1016. London 1913.)
Barken *Glenmark* er fundet paa 50° 12' N. 16° 03' W. og slæbt i Havn.
(Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 29/1273. København 1913.)
- 1347. Frankrig. Gironde. Passe du Nord. Afmærkning** forandret.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 314/1967. Paris 1913.)
Som Følge af Farvandsforandringer er følgende Forandringer sket: 1) Den sorte Lystønde Nr. 5, *S. O. de la Coubrre*, der viser rødt, fast Lys, er flyttet c. 400 m i Retning 162° (misv. S. 3/8 E.) til 45° 40' 42" N. 1° 16' 02" W. 2) Den røde Lystønde Nr. 8, *Intermédiaire de Montrevel*, der viste hvidt, fast Lys, er flyttet c. 2250 m i Retning 291° (misv. NW. 7/8 W.) til 45° 39' 18" N. 1° 12' 16" W. Samtidig er den forandret til at vise grønt, fast Lys. Lysevne: 7 Sm. 3) Den røde Kugletønde Nr. 10 med Kegle, *N. E. de Montrevel*, er flyttet 1100 m i Retning 327° (misv. N. t. W. 3/4 W.) til 45° 38' 47" N. 1° 10' 00" W. 4) Den røde Kugletønde Nr. 6 med Kegle, *N. O. de Montrevel*, er inddraget.

- 1348. Frankrig. Bassin d'Arcachon. Tønde** flyttet.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 308/1929. Paris 1913.)
Paa Grund af Farvandsforandringer i *Passe extérieure du bassin d'Arcachon* er den røde Spirtønde Nr. 2 med Kegle flyttet c. 300 m SE. efter til 44° 32' 25" N. 1° 16' 54" W.
- 1349. Afrika. Senegal. Port Rufisque. Fyr** forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 963. London 1913.)
Den 1ste August d. A. forandres det røde, faste Fyr til et Fyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys hver 30 s. Flammens Højde: 26 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Hvidt Fyrtaarn. 14° 42 3/4' N. 17° 18' W.
- 1350. Afrika. Liberia. Kap Palmas (Harper). Beliggenhed.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1749. Berlin 1913.)
Beliggenhed af Kap *Palmas* er, som angivet i Kortene, paa c. 4° 22' N. 7° 44' W. (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 28/1567. København 1912.)
- 1351. Afrika. Kamerun. Longji N. Grund.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1750. Berlin 1913.)
Damperen *Lucie Woermann* har med 6 1/4 m Dybgaende rødt Grunden, 303° (misv. NW.) fra *Pagenstechers* Fyr i *Longji* og 355° (misv. N. 5/8 E.) fra *Krubi* Fyr. c. 3° 08' N. 9° 53' E.

3. hvidt i Pejlinger fra 192°, fri E. om *Maurnes* og Jernstangen ved *Fimby*, til 204°.
4. grønt i Pejlinger fra 204°, fri W. om *Melandsleva*, til 213°.
5. rødt i Pejlinger fra 213°, fri W. om Grundene udenfor *Stornes*, til 240° (i denne Lysvinkel skiltes Fyret delvis af Land).
- Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Aug.—14de April. 69° 52' 40" N. 21° 02' 30" E.
- II) *Kimsund* Fyr er nedlagt. 61° 33' 35" N. 4° 46' 45" E.
- Kimsund* ny Fyr er tændt. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-For-mærkelser. Lysset er:
- grønt i Pejlinger fra 143° til 157°
 - hvidt i — 157°, fri E. om *Kvotingerne*, til 167°
 - rødt i — 167°, fri W. om *Skallefluene*, til 221°
 - grønt i — 221°, fri W. om *Synderholmstjæverne*, til 325°
 - hvidt i — 325°, fri W. om *Hellenestjæverne* og *Hellenestjæverflaa*, til 332°
 - rødt i — 332°, fri E. om Skærene ved *Akerø*, til 352°, ind paa *Akerø*.
- Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 33' 50" N. 4° 46' 40" E.
- III) *Lille Lauvø* Fyr er forandret til et Fyr med To-Formærkelser. Synsvide: 7 Sm. I øvrigt uforandret. 60° 08' 55" N. 5° 15' 20" E.
- IV) I *Kaasø* Fyr er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 41°, fri E. om *Aksnes*, til 82°, fri N. om *Bjbjergstjæver*. I øvrigt uforandret. 60° 21' 35" N. 6° 17' 25" E.
- V) *Bondsund* Fyr er forandret. Lysset er nu:
- rødt i Pejlinger fra 182°, fri E. om *Furhøde*, til 225°
 - hvidt i Pejlinger fra 225°, fri S. om *Krakkerrunden*, til 229°
 - grønt i — 229°, fri N. om *Varaldsa*, til 336°
 - hvidt i — 336°, fri W. om *Skjelsesøden*, til 348°
 - rødt i — 348°, fri E. om *Vestervikpynten* og Skærene ved *Grønnevik*, til 355°
- 60° 08' 00" N. 5° 55' 00" E.
- 1333. Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib ombyttes midlertidig.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1711. Berlin 1913.)
Fyrskibet *Bürgermeister Oswald (Elbe I)* ombyttes i Løbet af Juli eller August d. A. paa Grund af Eftersyn med Fyrskibet *Bürgermeister Kirchenpauer*. Fyr og Taagesignaler bliver uforandret med Undtagelse af, at Taagesignalet gives paa følgende Maade: I Stød med Sirene 9 s. Varighed, Pause 12 s., 1 Stød med Horn i 9 s. Varighed. Dette Signal gentages efter 1 m. 20 s. 54° 00' N. 8° 15' E.
- 1334. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Havnearbejder.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 28/1792. Berlin 1913.)
Det gamle Havneindløb ved *Cuxhaven* ny Havn er nu lukket med nedrammede Spærringssignalerne vises ikke mere. Det grønne Fyr paa W.-Siden og det røde Fyr paa E.-Siden er slukket. Ved Havnen foretages Spærrungsarbejder. 53° 52¼' N. 8° 43¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1084. København 1913.)
- 1335. Frankrig. Calais. Vrag afmærket.**
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 317/1983. Paris 1913.)
En grøn Lystønde, som viser grønt, fast Lys, er udlagt c. 300 m N. for en Lodsbaad, der er sunket i 5,5 m Vand c. 800 m 286° (mislv. NW. t. W. 3/8 W.) fra *Calais* W.-lige Molehoved. 50° 58' 35" N. 1° 49' 45" E.

1336. England. Themsen. Cheney Spit. Baaker opløres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 975. London 1913.)
Paa *Cheney Spit* opløres to Baaker, den ene 1,89 Sm 49° (mislv. NE. t. E. 3/4 E.) fra *Barton Point* Flagstang, 51° 27½' N. 0° 49¾' E., den anden 0,82 Sm 5° (mislv. N. t. E. 3/4 E.) fra *Barton Point Range* Flagstang. Man skal passere Byggepladserne med ganske langsom Fart.

1337. England. Newarp Fyrskib NE. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 997. London 1913.)
1,22 Sm 62° (mislv. E. t. N. 1/8 N.) fra *Newarp* Fyrskib er fundet en Grund med 10 m Vand. 52° 45' 38" N. 1° 54' 42" E.
(Kort Nr. 180.)

1338. Skotland. Dundee. Beacon Rock. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1002. London 1913.)
Beacon Rock Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 s., Blink 1 s., Mærke 5 s. 56° 27½' N. 2° 57¼' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/824. København 1913.)

1339. Skotland. Dornoch Firth. Grunde.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 304/1901 og 1902. Paris 1913.)
Ved *Tarbet Ness* er fundet følgende Grunde:
1) En 5,7 m Grund c. 0,45 Sm 74° (mislv. E. 1/4 S.) fra *Tarbet Ness* Fyr. 2) En Grund, som er c. 0,25 Sm lang i ENE.—WSW. og c. 0,05 Sm bred, ligger 0,1 Sm 74° (mislv. E. 1/4 S.) fra ovennævnte Grund. Dybden er 5,7 m paa den W.-lige Del af Grunden og 7 m paa den E.-lige Del.

Den sorte Stumpkønde ud for *Tarbet Ness* er flyttet og ligger nu 0,88 Sm 47° (mislv. NE. t. E. 7/8 E.) fra *Tarbet Ness* Fyr, som ligger paa 57° 52' N. 9° 46½' W.
Ved *Brova Point* er fundet følgende Grunde:

1)	En 4,8 m Grund 0,55 Sm 36° (mislv. NE. 7/8 E.) fra <i>Brova Point</i> .
2)	En 7,6 — 0,55 — 50° (mislv. E. t. N. 7/8 N.) fra <i>Brova Point</i> .
3)	En 7,6 — 0,28 — 70° (mislv. E. 1/8 N.) fra <i>Brova Point</i> .
4)	En 7,6 — 0,77 — 238° (mislv. W. t. S. 1/8 S.) fra <i>Brova Point</i> .

Brova Point: 58° 00' N. 9° 50' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1340. Frankrig. Ouessant. La Jument. Taagesignal ophører midlertidig.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 308/1927. Paris 1913.)
Sirenen ved *La Jument* Fyr sættes paa Grund af Eftersyn ud af Virksomhed fra den 10de til 17de August. I dette Tidsrum kan Taagesignal af og til gives til Forsøg. 48° 25' 23" N. 5° 08' 03" W.

1341. England. Solent Channel. Lepe Middle. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1007. London 1913.)
Vraget af Lægtøren *Sir S. Northcote* er sunket 1,18 Sm 128° (mislv. SE. 3/4 S.) fra *Beaulieu C. G.* Flagstang. En grøn Spidstønde er udlagt ved Vraget. 50° 45¾' N. 1° 21½' W.

1342. England. Aberystwith. Grunde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 966. London 1913.)
En Grund med 7,7 m Vand er fundet 3½ Sm 278° (mislv. NW. t. W. 3/4 W.) fra *Aberystwith (Aberystwyth)* Fyr. 52° 24' 55" N. 4° 11' 10" W. (eng. Kort Nr. 411).

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 941. Korea, East Coast. Sonjin—Alteration in light. Position. On the outer end of the breakwater. Lat. 40° 40' N., long. 129° 12' E. Abridged description. Lt. F. Red. 20 ft., vis. 6 m. (U). Alteration. From a fixed white to a fixed red light. Visibility. 6 miles. Remarks. The other details are unaltered. (Notice No. 941 of 1913, dated 9th July.)

Charts affected. No. 1271, Sonjin Po and Immyon sea, plan. No. 1316, Cape Durroch to Lunden point. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 937 a. Japan, Korea and adjacent seas, 1904, page 148; Revised Supplement, 1909.

No. 947. China Sea—Linga Island. Pollux rock—Light established. Position. On Pollux rock on the site of the present white beacon, which it replaces. Lat. 0° 10' N., long. 104° 47½' E. Abridged description. Lt. Occ. ev. 4 sec., 59 ft., vis. 12 m. (U). Character. An occulting white light every four seconds, thus:

Light.
2 secs.
eclipse.
2 secs.

Elevation. 59 feet. Visibility. 12 miles. Structure. A black iron beacon. Remarks. The above light is unwatched. (Notice No. 947 of 1913, dated 9th July.)

Charts affected. No. 1789, Chanuels between Sumatra, Linga and Singkep. No. 2757, Bonka strait to Singapore. No. 941 a, Eastern archipelago, western portion. No. 2660 a, China sea, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 95. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 593.

No. 949. China Sea—Formosa. Ke-lung harbour—Alteration in light. Position. On Banjutai bi, in the position of the present fixed light which it replaces. Lat. 25° 09¼' N., long. 121° 44½' E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (3) ev. 5 sec., 133 ft., vis. 17 m. Alteration. From a fixed white with red sector to a group flashing white light, showing a group of three flashes every five seconds, thus:

3 flashes,
2 secs.
eclipse.
3 secs.

Visibility. 17 miles. Arc of visibility. From 150° (S. 29° E. Mag.), through south and west, to 347° (N. 12° W. Mag.), obscured elsewhere. Order. 5th. Power. 1,200 candles. Remarks. The remaining details are unchanged. Variation. 1° W. (Notice No. 949 of 1913, dated 9th July.)

Charts affected. No. 2618, Ke-lung harbour. No. 3658, Auran road to So o wal. No. 1761, Ockseu islands to Tung yung. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2412, Amoy to Nagasaki. — No. 1262, Hongkong to the gulf of Liau-tung. No. 1263 China sea. No. 781, Pacific, north-west sheet. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 951. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 230.

No. 956. Sumatra, West Coast. Pulo Niamuk—Further details re light. Former Notice. No. 729 of 1913. Position. On Pulo Niamuk, lat. 1° 16' S., long. 100° 17' E. Abridged description. Lt. Fl. ev. 3 secs., 102 ft., vis. 15 m. Character. A flashing white light every three seconds, as described in the former Notice quoted above. Elevation. 102 ft. Visibility. 15 miles. Order. 4th. Dioptric. Structure. Skeleton iron tower, painted white, 102 feet in height from base to vane. Remarks. The light is partially obscured at short distance from the island, between 33° (N. 33° E. Mag.) through east, and 162° (S. 18° E. Mag.). Variation. Nil. (Notice No. 956 of 1913, dated 10th July.)

Charts affected. No. 709, Ujong Masang to Ujong Indrapura. No. 2760, Aceh head to Chingkek bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 79. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 332.

No. 960. Eastern Archipelago, Celebes Sea—Talaue Islands. Kaburuan island—Amended details of rock north-westward of. Former Notice. No. 413 of 1913. Position. About 1¼ miles

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Juli 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115½ - 1/4	115¼	115¾
Danmark	115½ - 1/4	115¼	115¾
Norden	125 - 1/4	125¼	125¾
Gorm	134½ - 1/4	134¼	135
Carl	128¼ - 1/4	128¼	128¾
Dannebrog	142½ - 1/4	142½	142¾
Skjold	112½ - 1/4	113	113¼
Urania		41¼	43
Neptun	134 - 1/4	134¼	134¾
Dampsk. af 1896	136 - 135½	135¾	136
Hejmdal	136½ - 1/4	136¾	137
Østasiatiske	127 - 1/4	127	127¾
Østersøen			
Nordøen			
Gorm			
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	84¾ - 85	84¾	85
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5½% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3½% uops. Stats.		82¼	83
3½% Husejer Kreditk.		82¼	84¼
3½% Kbhvns Kreditk.		89	91
4% — — 2. Serie.		92	92¾
4% — — 1.		93¼	95¾
3½% Østift. Kreditk.		88	90
4% — — 7.		89¾	90
3½% Landkreditk.		85½	87¼
4% Østift. Kreditk.		90	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142¼	144
Privatbank	103¼	103¼	103½
Landmandsbank	135½	135¼	135¾
Handelsbank		140¾	141
Grundtejerbank		10¾	11
Burm. & Wain	81¾ - 82	81¾	82¼
Helsingørs Jærnsk.		110	120
Sukkerfabr.	209 - 1/4	209	209¼
Bryggeri Aktier	208	208¼	208¾

Vekselkurser d. 23. Juli 1913

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.35	
Amsterdam	150.45	
Wien	75.55	

Notering paa Berlins Børs d. 22. Juli 1913.

Russiske Noter	21.80
4% Russiske Consols	—
3½% — Boden Kredit.	—
5% Mexikanske 1899	92.00
5% Rumænske Stats	98.90
4% — — 1890	92.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 208,000, „Danmark“ 216,000, „Norden“ 364,000, „Carl“ 296,000, „Dannebrog“ 500,000, „Skjold“ 280,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 216,000, „Hejmdal“ 122,000, „Gorm“ 206,000, „Neptun“ 196,000, „Dansk-russisk“ 602,000, „Østasiatisk“ 56,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden

northward of its present position on the charts. Lat. $30^{\circ} 51' N.$, long. $136^{\circ} 44\frac{1}{2}' E.$, on chart No. 2575. Depth: $2\frac{1}{2}$ fathoms, rock. (Notice No. 960 of 1913, dated 11th July.)

Charts affected. No. 2575, Celebes sea, eastern part. No. 943, Molucca passage to Manila. Publication. Eastern Archipelago, Part III, 1911, page 25.

No. 971. Japan, Kinsiu, West Coast—Yatsushiro Sea. — (1) Existence of shoals. Position (a). Lat. $32^{\circ} 32' 00'' N.$, long. $130^{\circ} 29' 12'' E.$ Depth. $4\frac{1}{2}$ fathoms. Position (b). Lat. $32^{\circ} 27' 42'' N.$, long. $130^{\circ} 26' 00'' E.$ Depth. 3 fathoms.

(2) **Amended depths in shoals.** Position (a). In the position of the drying rock at present shown on the charts. Lat. $32^{\circ} 20' 19'' N.$, long. $130^{\circ} 27' 32'' E.$ Depth. Less than 6 feet. Remarks. The above rock has been named Hin Se. Position (b). In the approach to Hirukuni. Lat. $32^{\circ} 16' 39'' N.$, long. $130^{\circ} 26' 00'' E.$ Depth. $3\frac{1}{2}$ fathoms instead of 9 fathoms as formerly. Position (c). Uzo ne, in the approach to Hirukuni. Lat. $32^{\circ} 16' 22'' N.$, long. $130^{\circ} 26' 00'' E.$ Depth. $1\frac{1}{2}$ fathoms instead of 2 fathoms as formerly. Position (d). South-westward of Tokoro jima. Lat. $32^{\circ} 14' 42'' N.$, long. $130^{\circ} 12' 55'' E.$ Depth. $4\frac{1}{2}$ fathoms instead of $5\frac{1}{2}$ fathoms as formerly. Note. The above positions are taken from chart No. 836. (Notice No. 971 of 1913, dated 12th July.)

Charts affected. No. 836, Amakusa islands and Yatsushiro sea. No. 3692, Shimahara kaiwan. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. Publication. Japan, Korea and adjacent seas Pilot, 1904, pages 533—540; Revised Supplement, 1909.

No. 972. Japan—Kinsiu, West Coast. Amakusa islands—Gannoshiri seto—Existence of shoals; amended depths. Position (a). Westward of Take sima. Lat. $32^{\circ} 19' 40'' N.$, long. $130^{\circ} 17' 00'' E.$ Depth. 3 fathoms instead of 10 fathoms as formerly. Position (b). Westward of Take sima. Lat. $32^{\circ} 19' 35'' N.$, long. $130^{\circ} 16' 45'' E.$ Depth. $4\frac{1}{2}$ fathoms. Position (c). Off the north-eastern shore of Shishi jima. Lat. $32^{\circ} 18' 05'' N.$, long. $130^{\circ} 15' 15'' E.$ Depth. $1\frac{1}{2}$ fathoms. Note. The above positions are taken from chart No. 836. (Notice No. 972 of 1913, dated 12th July.)

Charts affected. No. 836, Amakusa islands and Yatsushiro sea. No. 3692, Shimahara kaiwan. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. Publication. Japan, Korea and adjacent seas, 1904, page 536.

No. 973. Japan—Kinsiu, West Coast. Amakusa Kami Sima—Shoals southward of, and amended depths in shoals southward of. Position (a). Off the southern shore of the island. Lat. $32^{\circ} 23' 40'' N.$, long. $130^{\circ} 16' 52'' E.$ Depth. $4\frac{1}{2}$ fathoms instead of $6\frac{1}{2}$ fathoms as formerly. Remarks. The 5-fathom line has been extended outside of the foregoing position. Position (b). Lat. $32^{\circ} 23' 45'' N.$, long. $130^{\circ} 16' 00'' E.$ Depth. 3 fathoms. Position (c). Lat. $32^{\circ} 24' 00'' N.$, long. $130^{\circ} 16' 00'' E.$ Depth. $4\frac{1}{2}$ fathoms. Note. The above positions are taken from chart No. 836. (Notice No. 973 of 1913, dated 12th July.)

Charts affected. No. 836, Amakusa islands and Yatsushiro sea. No. 3692, Shimahara kaiwan. No. 358, Western coasts of Kinsiu and Nippon. Publication. Japan, Korea and adjacent seas, 1904, pages 536, 537.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal, København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og

at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Fragtmarkedet.

I Løbet af den svundne Uge tog Sortehavet, Azow og La Plata sig et lille Pust, og de sidst betalte Rater er en Smule lavere end i forrige Uge, men der er næppe Tvivl om, at navnlig Sortehavet og Azow vil blive nødt til at sætte Raterne op igen, naar den ny Høst i næste Maaned kommer frem til Afskibning Imidlertid tog Østen Favør for Rederne, og særlig Kurrachee udfoldede betydeligt Liv, hvilket tvang Raterne i Vejret. Ogsaa U. S. Markedet ligger gunstigere for Rederne med alle Tegn paa et godt Efteraar. Allerede nu er der en lang Række Ordre, men Rederne indtager gennemgaaende en reserveret Holdning, og der er ikke afsluttet mange Befragtninger endnu. — For Østersøens Vedkommende er der ikke indtraadt nævneværdige Forandringer udover, at prompte Kornlaster nu er meget knappe, men der er stadig en stor Mængde Trælaster til gennemgaaende udmærkede Rater. Kulfragterne ligger temmelig uforandret sammenlignet med forrige Uge. Der er indtraadt nogen Tilbagegang for Østersøens Vedkommende, sandsynligvis grundet paa Arbejderurolighederne i Hull og de skotske »holidays«, men de sidste Dage rettede Fragterne sig igen, da Hull Disputen er ordnet, og de skotske Fridage er forbi om nogle Dage. Der sluttedes som følger i Ugens Løb:

Østen. Ris Rangoon/Aleksandria 25/, Marseille 26/3, August, Haiphong 26/9 Havre eller Dunkerque. Fra Kurrachee sluttedes en Række Baade til 18/6 à 19/ ud-søgt Havn, 6 d. ekstra Frankrig, 17/6 à 17/9 (»net terms») Bristol Kanalen, alt pr. August, medens Bombay efter »Scale terms« betalte 21/ til U. K. eller Kontinentet, 21/9 to Losschavne, for en Juli Baad.

Sortehavet etc. Korn fra Nikolajeff, Kherson eller Odessa for store Baade pr. ultimo Juli eller primo August 9/ à 9/1½ Rotterdam, 9/3 Weser, 9/6 à 9/7½ Hamburg, Lignende Rater betalles for enkelte Baade fra

Sulina. Fra Azow 10/ Rotterdam, 10½ Antwerpen, 10/3 Weser, 10/6 Hamburg, prompt, 1/ mere pr. c. medio August. Nikolajeff/Marseille Frcs. 11½, option Dellast Oljekager Frcs. 2 ekstra.

Middelhavet. Fra Smyrna 11/ London, Hull eller Leilh, 12/ to Losschavne, prompt. Erts 4/9 Algier/Rotterdam (6,000), 5/1½ Carthagen/Rotterdam (5,200), 5/6 Emden (5,000 Tons med 1.000—1,000 Tons daglig), 8/6 Stettin (3,500), 7/3 Porman/Maryport, 6/3 à 6/6 Genua/Oslebshausen, 5/4½ Garrucha/Rotterdam (6,400), alt med fri Despatch. For Fosfat 6/ Bona/Rotterdam, 9/7½ Tunis (2 Pladser)/Antwerpen. Erts fra Bilbao 5/3 Rotterdam eller Glasgow, 5/6 Middlesbro, 5/9 Calais.

Nordamerika. Korn 2/9 Ballimore/Antwerpen, Rotterdam eller Amsterdam, 2/7½ Rotterdam direkte, August. Kul Virginia/Rio Janeiro 22/6 (5,000), meget prompt. Bomuld etc. fra Savannah 47/6 à 50/ U. K. eller Kontinentet pr. September—Oktober. Korn fra Golfen 3/6 à 3/7½ Rotterdam eller Antwerpen pr. August—15. September. Tømmer fra Golfen 105/ Sharpness (1,250), 97/6 Sunderland (1,200), 162/6 River Plate (1,000) pr. August. Paa Netto Charter fra Golfen 18/ U. K. eller Kontinentet, 20/ Danmark pr. September—Oktober.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen c. 17/3 O. C. (— 6 d. direkte Havn) for store Baade pr. prompt, c. 17/ pr. August, 3 à 6 d. mere for mindre Baade (c. 4,500 Tons). Buenos Aires betalte 15/3 à 15/6 pr. 1.—20. August.

Østersøen. Korn fra St. Petersburg pr. prompt 1/6 Hvedebasis Rotterdam, 1/7½ London, 1/9 Weseren, 2/ Dunkerque, 1½ d. mere pr. September. Kortprops 35/ til Østkyst Kulhavn, 38/ Cardiff, Pulpwood Mk. 27½ à 28 Rotterdam, Frcs. 43 Terneuzen, 48 Rouen. Fra Riga Hfl. 17½ Kappbjælker til Holland, 26/ D. B. Grangemouth, 28/ à 29/ Tyne, Hull eller Grimsby, 37/6 Manchester, Frcs. 37 Antwerpen, 40 Rouen. Fra Libau og Windau er der kun faa Laster; der noteres 28/ D. B. til

Grangemouth, 32/ D. B. Hull. For Sukker fra Stettin kan faas 6/ à 6/6 til London. Blandt Befragninger fra Botten kan vi nævne Frcs. 45 D. B. 1/4 Boards Sornæs/Calais (475), Hfl. 17 3/4 D. B. B. Sundvall (2—3 Pladser)/Amsterdam (500), Hfl. 21 1/2 Torneå/Amsterdam (550), 35/ D. B. Wiborg/Hull (750), 37/6 Kortprops Uleåborg/Tyne, Hull eller Westhartlepool (700 Favne med 150—150 daglig), 31/ D. B. B. Gefle/London (700), Frcs. 78 D. B. B. og Bjælker Hudiksvall og Sundsvall/Aleksandria (1,300) pr. November. Fra Archangel 53/6 D. B. 100 Stds. Boards til Newport (675), Hfl. 30 D. B. B. Amsterdam (800).

Kulfragterne. Fra Tynen ellr Blyth 5/7 1/2 Archangel (2,500), c. 5/ Kronstadt, 4/10 1/2 Stockholm (2,650), 5/ Reval (3,100), 5/3 Helsingfors (2,200), 5/ Norrköping (1,800), 5/1 1/2 Stettin (2,800), 5/1 1/2 Frederikshavn (1,900), 5/6 Nakskov (1,000), 3/9 à 4/ Hamburg, 5/ Rouen (2,000), 76 Bilbao (2,900), 7/9 Lissabon (3,300), 9/3 Genua eller Savona (4,000—5,000), 8/9 Piræus eller Syra (6,600), 9/ Port Said (6,300), 10/ Las Palmas (3,200). Fra Humber 5/ à 5/1 1/2 Kronstadt, 5/ Reval (4,700), 5/1 1/2 Riga (2,000), 9/9 Oporto (1,050). Fra Firth of Forth 5/6 à 5/9 Kronstadt, 5/10 1/2 St. Petersborg, 5/6 à 6/ Kiel, 5/10 1/2 Gefle (1,700), 6/ Svendborg (750), 5/3 Kallundborg (1,200). Fra Cardiff eller Newport 6/3 Kronstadt (3,400), 6/3 Lapvik (2,400), 6/9 Libau (1,700), 7/3 Lissabon (2,700), Frcs. 10 à 10 1/4 Marseille, 9 3/4 à 10 Algier, 8/6 à 9/ Genua, 10/6 Venedig, 9/3 Aleksandria, 9/ Port Said, 8/9 Madeira eller Las Palmas, 15/9 Rio Janeiro, 18/ Monte Video, c. 19/ River Plate.

(Skrevet den 22. Juli 1913.)

Angaaende de mindre Skibe er der stadig ingen Forandringer af Betydning: Nordtyskland slutter vedblivende en Del Skibe særlig for Havre, hvorimod Rug er meget sparsomt. Af Noteringer kan nævnes: Königsberg 4 M., Danzig 5 M. Rugbasis samt for Havre fra Rostock 4 M., Stralsund, Wisnar 4 1/2 M. Lübeck søger ligeledes flere Skibe til 3 1/2 à 4 M. for tunge Laster til Danmark og Sverig. — Norge har udover Feldspath til Stettin 5 à 5 1/4 M. ogsaa Gadesten til samme Rate bl. a. fra Drammen, ligesom enkelte Islaster til Danmark og Nordtyskland er i Markedet; Sverig har rigeligt med Ladninger fra de sydlige Pladser, men ogsaa Vestsverig har baade Træ- og Stenlaster fremme; Lysekil er saaledes noget højere stemt, da de svenske Kullere nu er paa Fiskeri og Tilbud af Tonnage betydelig mindre. — Danmark er for Provinsernes Vedkommende nærmest uforandret: enkelte Sukkerlaster til Kjøbenhavn sluttet dog, saaledes fra Stege og Nykjøbing F., ligesom ogsaa Gødningsafskilningerne fra Kastrup er begyndt. Kjøbenhavn sluttede atter nogle Ladninger Hvede bl. a. til Trelleborg, Svendborg 13 Øre, Randers 17 Øre samt Sten til Helsingfors 6 M.

Fra Sø og Land.

Firmaet Loveridge, Ltd. Docks, Cardiff, har, efter at have udvidet deres Fabriker, udsendt et illustreret Katalog over en stor Del af det Skibsinventar, som det fabrikere, trykt paa fem forskellige Sprog. Blandt de vigtigste Artikler kan nævnes Ankere, Kæder, Spil, Blokke, Wire Rope, Tovværk, Dunkrafter, Shackler, Hager, Sejlmager- og Rigger-Artikler, Fendere, Redningskranse m. m. Sammen med Kataloget følger en Prisliste for 1913. Begge Dele vil blive udsendt til næsten alle Lande.

Havarier og Forlis.

Visborg, Dpsk. af Haugesund, der efter Grundstødning indkom hertil for Reparation, har hos Burmeister & Wain fuldendt denne og er atter afsejlet.

Trafik, Motorgalease af Kjøge, der, som meddelt, efter Grundstødning i Kalveboderne blev indbragt hertil, maatte losse Ladningen og reparere. Ladningen blev omladet i Skonnerten »Camilla» af Mullerup og befordret til Klintholm.

Olga, Skonnert af Rudkjøbing, afsejlede den 10. f. M. fra Kiel til Riga. Da der ikke siden er set eller hørt noget fra den, antages det, at den er gaaet under med samt dens Besætning, der, foruden Kaptajnen, bestod af to Matroser. Kaptajnen var gift og havde fem Børn.

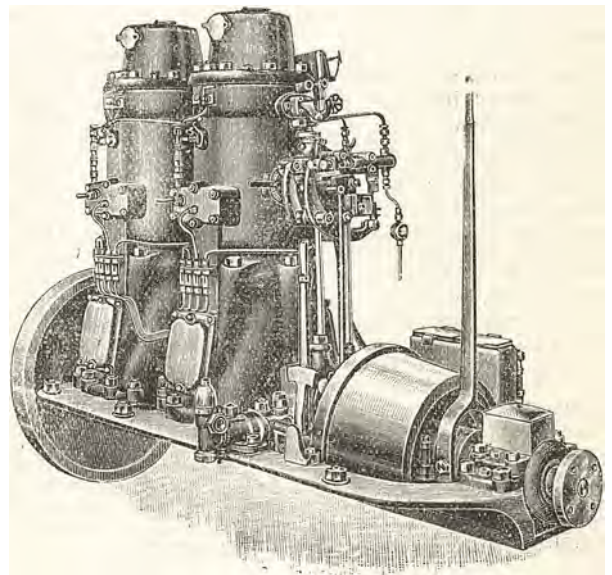
Bertha, Skonnert af Marstal, er kommet paa Grund paa Staalgrunden. Skibet, der skal til Saksjøbing med en Ladning Oljekager, har Assistance af Svitzers.

Ane Helene, Motorfartøj, der i August Maaned f. A. strandede og sank mellem Lappegrundens Fyrskib og Nakkehoved, er nu blevet hævet og slæbt til Frederikshavn, hvor det skal reparere.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned d. A. anmeldt følgende Havarier og Forlis: Sejlskibe: 2 amerikanske, 17 britiske, 6 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 3 norske, 3 russiske, 3 svenske, ialt 38, hvoraf 2 meldes som savnede. Dampskibe: 2 amerikanske, 13 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 1 italiensk, 2 japanske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk, 1 uruguayansk, ialt 24.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 15, Kollision 2, sunket 7, koudemneret, ophugget eller omdannet til Lægttere 12, savnet 2, ialt 38. Dampskibe: Stranding 12, Kollision 4, Ild 1, sunket 1, ophugget eller omdannet til Lægttere 6, ialt 24.

Havarerede Skibe. Sejlskibe: Strandet 22, kollideret 23, læk 10, haardt Vejr 25, ialt 80. Dampere: strandet 88, kollideret 102, beskadiget af Ild 41, læk 1, haardt Vejr 25, Maskin- og Kedelskade 57, ialt 314.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebare.

Finerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefr 2688 & 2788.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 23./7. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 14./7.

— Algarve, Borries, ank. hertil 23./7. — Anglo Danco, Pape, afg. Kristianssand 22./7. hertil. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Petersborg 19./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Dunkerque 18./7. — Arkansas, Petersen, afg. Newport News 21./7. — Arno, Fiseher, afg. Kotka 18./7. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 15./7. — Baron Stjerneblad, Sørensen, pass. Brunsbüttel 21./7. — Beira, Mortensen, pass. Dartmouth 18./7. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 21./7. — C. F. Tietgen, Petersen, ank. hertil 8./7. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Holtenau 22./7. — Christian IX, Holm, ank. hertil 22./7. — Christianssund, Andresen, afg. herfra 23./7. — Dagmar, Mueller, ank. Catania 22./7. — Dania, Jørgensen, ank. Filadelfia 21./7. — Ebro, Lunge, ank. Libau 18./7. — Esbjerg, Sørensen, afg. herfra 22./7. — Ficara, Munk, afg. herfra 22./7. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 20./7. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 20./7. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 17./7. — Hengest, Munk, ank. hertil 21./7. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 22./7. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Petersborg 19./7. — Jolantha, Kylesbech, afg. London 22./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 17./7. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 18./7. — Kiew, Tonnesen, ank. Riga 21./7. — Loire, Craignou, afg. Havre 22./7. — Louise, Swan, ank. hertil 20./7. — Louisiana, Ørsted, ank. Garston 22./7. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Riga 22./7. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 10./7. — Morso, Nellemann, ank. Pillau 21./7. — Nicolai II, Petersen, ank. Portovecchio 20./7. — Nordjylland, Søbørg, ank. Petersborg 22./7. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 21./7. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 21./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22./7. — Pennsylvania, Lissner, ank. Newcastle 22./7. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 22./7. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 22./7. — Romny, Bøgvad, afg. Malaga 22./7. — Saga, Hansen, afg. Trångsund 22./7. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 17./7. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 21./7. — Texas, Clauson Kaas, ank. Newcastle 22./7. — Thyra, Dam, afg. herfra 22./7. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 20./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 20./7. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 16./7. — Tyr, Thuring, afg. herfra 22./7. — United States, Gøttsche, ank. hertil 15./7. — Vendsyssel, Larsen, ank. Petersborg 15./7. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 20./7. — Virginia, Ørsted, ank. hertil 23./7.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 20./7. — Amalienborg ank. Grimsby 18./7. — Brattingsborg pass. Algier 15./7. — Berglum pass. Trinidad 20./7. — Dausborg afg. Uleåborg 17./7. — Elsborg afg. Thamshavn 19./7. — Esrom afg. Taganrog 19./7. — Flynderborg ank. Kaskö 16./7. — Frederiksborg ank. Neapel 18./7. — Guldborg ank. Newcastle 17./7. — Gurte pass. Hanstholm 20./7. — Hammershus ank. Belfast 18./7. — Harrildsborg ank. Petersborg 7./7. — Hundborg ank. Ghent 19./7. — Jelling afg. Cienfuegos 18./7. — Jomsborg ank. Hungerburg 19./7. — Jungshoved afg. Nikolaievsk 18./7. — Jægersborg afg. Ghent 20./7. — Kallundborg pass. Kjøbenhavn 19./7. — Kalø ank. Kristinestad 21./7. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 20./7. — Kronborg ank. Barry 13./7. — Lejre pass. Kjøbenhavn 20./7. — Marselisborg pass. Frederikshavn 17./7. — Næsborg pass. Kieler Kanal 20./7. — Randsborg ank. Uleåborg 14./7. — Silkeborg pass. Skagen 21./7. — Skanderborg pass. Kjøbenhavn 14./7. — Skodsborg afg. Huelva 15./7. — Spigerborg ank. Sevilla 8./7. — Stegelborg ank. Riga 17./7. — Stjerneborg pass. Hanstholm 20./7. — Søborg afg. Rio de Janeiro 19./7. — Taarnborg afg. Grangemouth 18./7. — Ulfshørg afg. Savona 19./7. — Uranienborg ank. Kjøbenhavn 19./7. — Vordingborg ank. Petersborg 12./7. — Ørkild ank. Rotterdam 17./7.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Stettin 22./7. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 20./7. for Kronstadt. — Fanny, Eriksen, pass. Sagres 10./7. for La Garucha. — Lilly, Bang, ank. Aalborg 20./7. — Alexy, Sørensen, ank. Seville 14./7. — Dagny, Clausen, ank. Barcelona 19./7. — Mary, Duhn, ank. Granvik 17./7.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, ank. Almeria 20./7. — Gerda, Iversen, afg. Malaga 19./7. til Newcastle. — Nautik, Nielsen, ank. Rakkala 19./7. — Karla, Nielsen, ank. Sörnäs 19./7. — Rigmor, Uldall, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Nexos, Basse, ank. Barcelona 18./7. — Nerma, Degn, ank. Newcastle 17./7. — Stella, Larsen, ank. Huelva 18./7. — Dagmar, Skou, pass. l'Ouessant 16./7. for Sevilla. — Laura, Lund, ank. Torreveja 22./7. — Nordsoen, Gram, ank. Aalborg 22./7. — Thyra, Jessen, ank. Palma 22./7. — Johanne, Thøgersen, afg. Huelva 21./7. til Dunkerque. — Inger, Schiff, ank. Huelva 21./7. — Polly, Mathiasen, ank. Norresundby 21./7. — Marie, Nielsen, ank. Kaskö 20./7. — Nora, Lauritsen, ank. Marseille 20./7. — Ulla, Hansen, ank. Rabat 19./7. — Olga, Christensen, ank. Sevilla 16./7.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 22./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Delfzige 14./7. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 19./7.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Dungeness 19./7. udg. — Pangaun pass. Perim 20./7. udg. — Bandon afg. Port

Said 15./7. hjemg. — Samui afg. Colombo 19./7. udg. — Selandia afg. Penang 12./7. hjemg. — Jutlandia afg. Singapore 16./7. udg. — Siam afg. Hankow 21./7. hjemg. — Annam pass. Perim 15./7. udg. — Cathay afg. Port Said 21./7. hjemg. — Tranquebar afg. Penang 22./7. udg. — Indien ank. Antwerpen 21./7. udg. — Chumpon ank. Saldalna Bay 21./7. udg. — Kina afg. Tacoma 2./7. udg. — Arabien ank. Portland Or. 8./7. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 18./7.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk ank. Petersborg 21./7. — Chassie Mærsk afg. Terneuzen 16./7. — Eleonora Mærsk ank. Petersborg 18./7. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 21./7. — Laura Mærsk afg. Kaskö 22./7. — Lexa Mærsk afg. Petersborg 20./7. — Peter Mærsk ank. Petersborg 18./7. — Sally Mærsk ank. Madeira 11./7. — Høneborg afg. Windau 22./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Stettin 21./7. til Manchester. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 19./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Archangel 19./7. — Russ, Petersen, ank. Campbellton 10./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 18./7. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 19./7. til Terneuzen. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 19./7. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 19./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Miramichi 8./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Kings Lynn 18./7. — Newa, Dahl, afg. Barry 9./7. til Miramichi.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Uleåborg 22./7. — Sara, Jensen, ank. Hull 18./7. — Helene, Sørensen, ank. Sarpsborg 23./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Windau 21./7. — Valborg, Hansen, afg. Petersborg 17./7. — Sjølland, Svarrer, ank. Reval 21./7. — Estrid, Hansen, ank. Rouen 20./7. — Agnete, Dam, ank. Hull 21./7. — Gunhild, Hansen, afg. Ghent 19./7. — Hermia, Farup, ank. Nakskov 21./7. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 17./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 17./7. — Martha, Christensen, ank. Rouen 23./7. — Elna, Rathje, ank. Mo 20./7. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 16./7. — Harriet, Larsen, afg. Tynen 15./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Sörnäs 21./7. — Simone, Møller, ank. Tynen 18./7. — Jeanne, Olsen, ank. Blyth 14./7. — Vera, Risø, ank. Blyth 17./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Ørnskjoldsvik 19./7. — Annine, Leth, afg. Archangel 13./7. — Kamma, Løffer, ank. Salsaker 21./7. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./6.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Antwerpen 14./7. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Middelfart 20./7. — Nordpol, Nielsen, afg. Neufahrwasser 21./7. til Haparanda.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Methil 21./7. til Aarhus. — London, Bom, afg. Cete 19./7. til Stockton. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 23./7. for London. — Bryssel, Kaas, ank. Blyth 21./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 8./7. — Wien, Boeck Hansen, ank. Immingham 22./7. — Roma, v. Thun, ank. Brahestad 21./7.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Swansea 18./7. — Svend, Schmidt, ank. Reval 18./7. — Urania, Clausen, afg. Seaton Caren 12./7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 13./7.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Allholm 19./7. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Uleåborg 22./7. — Holland, Poulsen, afg. Windau 17./7. — England, Andersen, afg. Hull 19./7.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Bruges 19./7. — Europa, Hansen, afg. Aarhus 16./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 12./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Göteborg 18./7. — Alf, Clausen, afg. Kjøbenhavn 22./7.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Shoreham 20./7.

Sejlskibe.

Nordby-Fans. Havila, Dysen, pass. Lizard 16./7. for Magatban. — Maricaibo, Svarrer, præjet 2./7. paa 50° 20' N. Br. og 1° 40' V. Lgd. med alt vel om Bord.

Renne. Veset, Kofod, ank. Stockholm 14./7. — Lilli, Holm, ank. Karlskrona 17./7. — Argus, Holm, ank. Kalmar 19./7.

Svendborg. Gefion, Lund, ank. Kjøbenhavn Red 14./7. — Zampa, Wulff, ank. Blyth 16./7. — Philip, Christensen, ank. London 16./7. — Lyo, Jensen, ank. West Hartlepool 17./7. — Sophie, Hansen, ank. Benie 17./7. — Zenitha, Jensen, ank. Bordeaux 18./7. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Kolka 18./7. — Ludwig, Brandt, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Concordia, Henriksen, ank. Gilleleje 17./7. — Apollo, Nielsen, ank. Archangel 18./7. — Clytia, Jensen, ank. Truro (Cornwall) 19./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kalmar 20./7. — Neptunus, Nielsen, ank. Kirekaldy 19./7. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Sables d'Olonne 21./7. — Gæa, Petersen, ank. Lorient 21./7. — Libra, Hansen, ank. Charlestown (C.) 19./7. — Roma, Jensen, ank. Helsingfors 20./7. — Niels Juel, Olsen, ank. Stettin 21./7. — Jason, Hansen, ank. Dunkerque 21./7. — Valkyrien, Hansen, ank. Blyth 21./7. — Meta, Møller, ank. Stockholm 21./7. — Minerva, Fuglsang, ank. Courselles 21./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Fowey 22./7. — Kirstine Jensen, Raabauge, ank. Plymouth 22./7.

Æra. Lauritz, Folmer, ank. Wemyss 15./7. — Sejerskransen, Friis, ank. Rabat 15./7. — Ansgar, Jørgensen, ank. Hernösand 15./7. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Göteborg 16./7. — Ellen, Nielsen, ank. Blyth 17./7. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Kjøbenhavn Red 16./7. p. R. t. Larache. — Nanna, Østermann, ank. Libau 16./7. — Skandia, Fabricius, pass. Dungeness 14./7. vestg. — Th. Lohse, Boye, ank. Alloo 17./7. — Apollo, Albertsen, ank. Travemünde 17./7. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 16./7. — Svanen, Christensen, ank. Havre 17./7. — Valkyrien, Weber, afg. Miramichi

N. F. 17./7. til Dundrum. — Kiana, Christensen, ank. Gravesend 17./7. — Abba, Petersen, ank. West Wemyss 17./7. — Pampa, Svendsen, ank. Sikeå 17./7. — Fremad, Stegmann, ank. Swinemünde 18./7. — Svið, Jensen, ank. Aalborg 18./7. — Amalia, Andersen, ank. Laurvig 18./7. — Gloria, Fabricius, ank. Kirkaldy 18./7. — Astrea, Svane, ank. Danzig 19./7. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Libau 18./7. — Rolf, Christensen, pass. Dungeness 15./7. østg. — Caroline præjet paa 40" 23' V. — Agent Petersen er 8./7. præjet paa 41" 43' V. — Alfa, Madsen, ank. Pensacola 18./7. — Ægir, Winther, ank. Ramsay 18./7. — Mette, Albertsen, ank. Dysart 18./7. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 19./7. — Adjutor, Kock, ank. Esbjerg 19./7. — Christian Nielsen, ank. Karlshamn 19./7. — Esther er ank. Glasgow. — Gertrud, Christensen, ank. Limhamn 21./7. — Nauta, Stærke, ank. North Sidney 19./7. — Rolf, Christensen, ank. Hamburg 20./7. — Argus, Jensen, ank. Göteborg 20./7. — Merkur, Christensen, ank. Middlesbro 21./7. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Rostock 20./7. — Debora, Rasmussen, ank. Kallundborg 20./7. — Salvador, Sand, ank. Stege 20./7.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skifarts Aarsberetning for 1912 (Fortsat). — Kjøbenhavn, den 24. Juli 1913. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling (Sluttet). — Engelsk Soretsdom. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

==== Faas hos samtlige Provianteringshandlere. =====

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALTY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«

Agent in Denmark, **A. F. HOVMAND**, Copenhagen, B.

VÆGGELUS, Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjåders Insektpulver-Lager, Nybrogade 28 St. Tlf. Byen 2496.

„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordeigtigste Skibstype. Bedre Liner. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib. Mindre Skrueslip. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibration. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersborg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlf.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1². Kongelige Søassurance. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Conenaur. Telegram-Adresse: Conenaur. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: Fjerde Søforsikring. Telefon: Central 256.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørgeres.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG **Julius Ott** Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

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 genæm
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danakelloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Motorfløjtter • Dampfløjtter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjtter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Partøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjtter**, som ligesaa anvendes ved Trykluffbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjtte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de Septbr. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeville, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:

Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

ZOO. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den brugbare Dyr.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Dæksbaad.

19,20 Br. Tons, 12 HK. Dan Motor, 5' Aar gl., godt vedligeholdt, er til Salg eller Bytte med en Motorbaad 20 à 23 Fod ved Henvendelse til
Brødrene THOMSEN,
Nakke, Nykjøbing Sj.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus

Al Slags Proviand og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen „JOMSBORG“

AARHUS, vis à vis Rullebroen, Alt Kød og Deltaktesseparater til Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester. Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014 F. Nielsen, Slotsq. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.
Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.
Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.
Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.
Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.
Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“. Lovisa.
Overretssagfører

Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

AXEL LUND ^{A|S}
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cron-stadt.

Grønstedt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reell behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftf.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.
Agenter for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.
Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe
Skibsmæglere, Dampskibsagenter
Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.
UTZON & STEGMANN.
Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klases
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigviede Klædninger.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsæling.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.
N. P. Jensen
af Staten autoriseret Forhyringsagent.
Slotsgade 33. Aalborg.
Telefon 885.
Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Fraissinets Patent Varmlufts-Fejeapparat
for Røg- og Vandrørskedler.
1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra
Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

„Kend Dit Skib“.
En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.
Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Bleanorstøtternes Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.
Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspl.

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.

HUSK at
JENS KJELDEN
fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.
Vestervoldgade 5.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som
Lagerøl og derefter aftap-
pet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf. 638 — 5244.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Juli 1913.

20. 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
 Davia 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.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
 Leverandør til Marinen.



¶ Margarin specielt præ-
 pareret for Skibsbrug.
 Fortrinlig, holdbar, smør-
 farvet Kvalitet, leveres til
 alle engelske og andre
 evropæiske Havne ved
 Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
 MONSTED**
 (LIMITED)
 SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •	Telefon 5601
----------------------------------	--	--	---	-----------------

**Kjøbenhavns
 Flydedok og Skibsværft.**
 Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

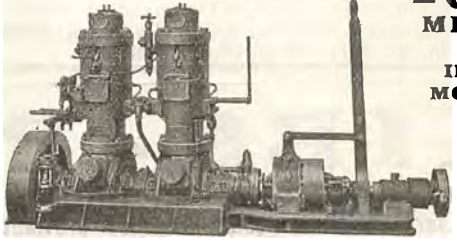
Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

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.

NORTH EASTERN MARINE
 ENGINEERING Co., Ltd.
 WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
 Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
 Metalstøberi og Kobbersmedie.
 Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
 Smedearbejde af enhver Art udføres.
 Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
 Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
 Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
 DRIFTSSIKKER - ØKONOMISK
 LET AT BETJENE
 HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
**= GULD =
 MEDAILLE**
 VED
 INTERNAT.
 MOTORUDST.
 1912
TUXHAM
 MASKINFABRIK
 KJØBENHAVN



TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

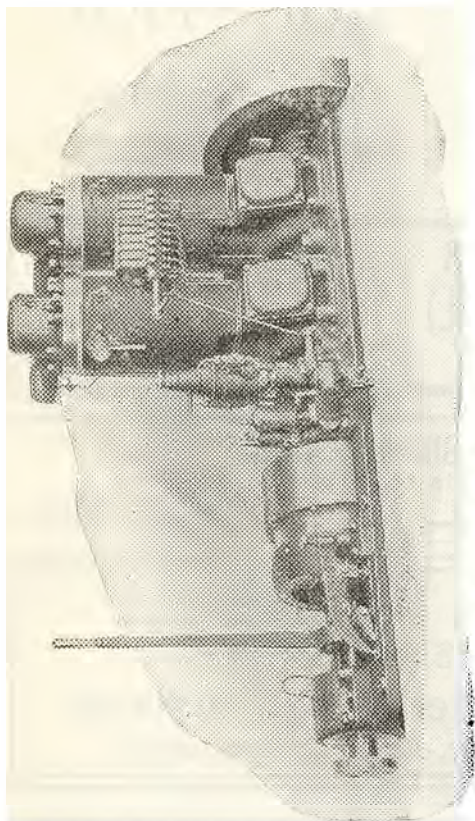
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raallemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftsikker. Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. Aarsproduktion 10,000 HK.

Eksportør: JAKOB GUNNLOGGSSON, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1881 — 3333.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4 Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition, — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamplougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1826. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA. MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagentur.

Etableret 1856.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfarts Aarsberetning for 1912.

(Sluttet.)

Telegramtakster.

Paa Foranledning af »Dansk Dampskibsrederiforening« har Repræsentationen til Ministeriet for offentlige Arbejder indgivet et Andragende om, at der maa blive foretaget de fornødne Skridt til Nedsættelse af Telegramtaksten herfra til Rusland, saaledes at denne kommer til at staa i et mere rimeligt og passende Forhold til vort Naboland Tysklands.

Tilsynet med Damp- og Sejlfartøjer.

Der er af Ministeriet for Handel og Søfart under 1. August 1912 udstedt Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Bygning og Udstyr m. m. af de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer, samt det offentliges Tilsyn med disse, hvilket Spørgsmaal i 1911 var Genstand for Erklæring fra Repræsentationens Side.

Spørgsmaalet om Ændringer i Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m., som Repræsentationen i 1911 ligeledes gjorde til Genstand for en indgaaende Betænkning, er nu naaet saa vidt, at der i indeværende Rigsdagsamling af Regeringen er fremsat et herhenhørende Forslag; men Forhandlingerne desangaaende er ikke til Ende ved Afslutningen af denne Aarsberetning.

Toldvæsensforhold.

Der er af Repræsentationen fremsat Udtalelser angaaende Spørgsmaalet om Forandring af Ekspeditionsstederne for Toldvæsenet i København, samt til Regulering af Arbejds- og Spisetiderne for Arbejdsmændene paa Københavns Toldbod.

Til Medlem af en under 26. Juni 1912 af Finansministeren nedsat Toldforordningskommission har Repræsentationen

for sit Vedkommende indstillet Næstformanden, Direktør A. O. Andersen.

Værnepligt, Søfolks.

I Anledning af den nye Værnepligtslov af 8. Juni 1912, ifølge hvilken enhver Skibsfører er forpligtet til under Mulkt at paasé, at de om Bord værende Værnepligtige overholde de givne Regler om Mødepligt, har Repræsentationen ansøgt Justitsministeriet om, at der paa dettes Foranstaltning paa de forskellige Toldsteder i Danmark — naar der paa disse finder Session Sted — maa blive ophængt en iøjnefaldende, tydelig Tavle om, paa hvilke Dage og i hvilket Lokale, der afholdes saadan Session.

Dette Andragende er imødekommet af Ministeriet, og gennem Cheferne for Udskrivningskredsene er der udsendt saadanne Tavler med Anmodning om, at disse maa blive ophængt paa passende Steder i Toldlokalerne, ligesom de Udskrivningschefer, der tillige er Mønstringsbestyrere er anmodet om ligeledes at ophænge en saadan Plakat i Mønstringskontoret.

Skoleskibet for Skibskokke.

Udvalget for Skoleskibet for Skibskokke aflægger herved følgende Beretning for det forløbne Aar:

Skolen har i Aaret 1912 fortsat Virksomheden for Uddannelsen af Skibskokke.

Skolen har i nævnte Aar uddannet 11 Elever. Af disse har 9 gennemgaaet et helt Aars Kursus, og har efter at have bestaaet Eksamen, modtaget Certificatet som første Klasses Skibskokke i Fragtfart.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1913.

International Conference. Det fremgaar af engelske Søfartsblade, at den efter »Titanic« Ulykken saa længe imødesete internationale Conference til Drøftelse af Spørgsmaalet om ensartede Regler vedrørende Sikkerheden til Søs nu kan ventes at skulle sammentræde i London i November Maaned. Noget nærmere angaaende Konferencens Program eller nogen Angivelse af hvilke Felter dens Arbejde vil komme til at spænde over foreligger endnu ikke for Offentligheden, men det fremgaar af et Svar, som Præsidenten for det engelske Board of Trade fornylig har givet en Deputation, der søgte ham i Anledning af Spørgsmaalet om Tilvebringelse af internationale Bestemmelser om Førelse af Dækslast, at det ikke er Hensigten at oplage denne Sag paa Programmet for den forestaaende Conference.

Handelsmuligheder i Siam. Som Forholdene ligger i Siam maa der siges endnu i en lang Aarrække at være Plads for evropæisk Initiativ og evropæisk Kapital, saavel hvad Handel som hvad anden Virksomhed angaar; noget andet er, at en Virksomhed for at kunne gennemføres i Siam maa raade over betydelig Kapital og have Tid til at vente, medens Udviklingen foregaar, samt som uundværlig Hovedbetingelse maa have et meget grundigt og omfattende Kendskab til Landets Forhold.

At søge direkte Handelsforbindelser her gennem Korrespondance maa absolut fraraades; det eneste — men sikre — Resultat herved er, at der lides Tab. Kun ved at være repræsenteret der paa Pladsen ved en særlig udsendt Agent, der kan skaffe sig nøje Kendskab til Markedets og Forbrugernes Fordringer samt til de lokale (kinesiske) Firmaers Soliditet, kan en lønnende Afsætning paaregnes. Det eneste danske Handelsfirma i Bangkok: »Det Østasiatiske Kompagni« har ved sin mangeaarige Virksomhed skabt sig en grundmuret Position. Kompagniets Virksomhed spænder over mange og store Felter, der er i fortsat Udvikling og viser stadig Fremgang, saavel hvad Importen som Eksporten angaar. Dets udmærkede Ledelse bevirker, at slette Konjunkturer i Tide er imødegaaet, og at det stedse er beredt til at udnytte de gode.

De danske Varer, der finder Afsætning i Siam, indføres næsten udelukkende gennem det østasiatiske Kompagni, idet der uden om dette kun indføres et mindre Kvantum »condensed milk« samt hermetisk pakket Smør, dels gennem et tysk Eksportfirma i Evropa dels over Singapore.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Grimsby, Hull, Immingham. Fra Grimsby og Goole har Kuludførslen været noget mindre i 1912 end i det foregaaende Aar og stiller sig som følger:

	1912	1911
Grimsby	1,231,900 Tons	1,395,197 Tons
Goole	1,066,722 —	1,267,791 —

heraf udførtes fra Grimsby til Danmark 141,017 Tons og til Island og Færøerne 15,255 Tons.

Aarsagen til den formindskede Udførsel fra Grimsby ligger maaske til Dels i den Omstændighed, at en Del af Trafiken er overført til den ny Dok ved Immingham paa Humberens Sydside c. 4 engelske Mil fra Grimsby, der blev officielt indviet i Juli 1912. Fra denne Dok udførtes i 1912 757,108 Tons Kul, hvoraf til Danmark 29,800 Tons.

Bortset fra Kuludførselen er denne Dok indtil Dato

ikke blevet videre benyttet, men der er dog foreløbig gjort en Begyndelse med Import af Jernmalm (c. 28,000 Tons) samt Oprettelse af en Dampskibsforbindelse med Kina, Japan og Australien, med hvilke Linier der er afskibet c. 12,000 Tons Varer fra Fabriker i Yorkshire og Lancashire. Nogen større almindelig Ind- og Udførsel af Varer har — som sagt — endnu ikke fundet Sted, skønt Dokken er godt udstyret med Pakhuse baade for Korn og andre Varer. I det hele taget synes Dokken ikke væsentligt at have skadet Omsætningen hverken paa Grimsby eller Hull, og i sidstnævnte Havn synes Trangen til den ny Dok, som er under Bygning, stadig at være uformindsket. Denne Dok haaber man vil blive færdig i Løbet af dette Aar.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Udvidelsen af Kajser Wilhelm Kanalen. Den britiske Generalkonsul i Hamburg meddeler i Følge »Shipp. Gaz.«, at Udvidelsen og Uddybningen af Kajser Wilhelm Kanalen nærmer sig sin Fuldstændelse, og at Kanalen rimeligvis vil være tilgængelig for de største Skibe til næste Oktober. De ny Arbejder indbefatter Sluser ved Brunshüttel af 146 Fods Bredde og 1,072 Fods Længde og et sejlbart Løb med 45½ Fods Dybde i hele Kanalens Længde. Den ny Kanals Retning afviger paa visse Steder saa meget fra den gamles, at der er blevet dannet to Øer, hvoraf den ene skal tjene som Kulstation. Det anlages at de samlede Omkostninger ved de nuværende Arbejder vil overstige £ 12,500,000.

Chilenske Havne og Panama-Kanalen. Den britiske Legation i Santiago meddeler, i Følge »Shipp. Gaz.«, at den chilenske Regering har besluttet at anvende store Beløb til Udbedring af Republikens vigtigste Havne i Anledning af Panamakanalens nær forestaaende Aabning. Finansministeren har en Lov under Udarbejdelse, som skal forelægges Kongressen under dens nuværende Samling, i hvilken der foreslaas bevilget en Sum af £ 5,000,000, til følgende Arbejder: Antofagasta (herunder indbefattet Mejillones) £ 1,700,000, Arica £ 900,000, Talcahuano £ 650,000, Valdivia £ 550,000, Llico (Marinehavn) £ 500,000, Puerto Saavedra £ 100,000, Iquique £ 200,000 og Constitucion £ 400,000.

Brasilianske Havneafgifter. Den britiske Konsul i Rio Janeiro meddeler, i Følge »Shipp. Gaz.«, at den brasilianske Finansminister fornylig har udstedt en Bekendtgørelse, som modificerer den Paragraf i Lov Nr. 2524 af 1911, som fastsætter de brasilianske Havneafgifter. Denne Paragraf bestemmer, at Skibe, som anløber brasilianske Havne for kun at indtage eller landsætte Passagerer (ikke Gods) eller for at landsætte skibbrudne Søfolk, syge Folk o. s. v., skal betale £ 2, som iberegnet Havneafgift. Nu har Finansministeren imidlertid truffet den Afgørelse, at denne Paragraf ikke skal gælde med Hensyn til Indtagelse eller Landsætning af Passagerer, og at det ikke var Mening at Loven skulde gælde Postskibe; disse vil i Overensstemmelse hermed nu komme til at betale den gamle Afgift af 335 Milreis (omtrent £ 22).

Konsulatvæsnet. Den 29. April har Udenrigsministeriet ansat M. P. Bjørnstad af Narvik som uløn-

net Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Trondhjem.

Den 10. Juli har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Dartmouth C. H. Collins Afsked.

Den 10. Juli er ulønnet dansk Generalkonsul i St. Petersborg, G. Elisseieff, efter Ansøgning blevet afskediget i Naade fra det af ham beklædte Embede.

Lloyd's Registers Skibbygnings Statistik for 1913's 2det Kvartal. I Følge Selskabets Statistik var der i Slutningen af Juni Maaned 543 Skibe (hvert over 100 Tons Brutto) paa 2,003,241 Tons Brutto under Bygning i Storbritannien og Irland.

Den 30. Juni 1912 var 1,774,040 Tons under Bygning, den 31. Marts 1913 var 2,063,694 Tons under Bygning.

Det er første Gang siden Juni 1909, at Tonnagen under Bygning viser en ringe Tilbagegang.

434 Skibe paa 1,538,198 Tons byggedes til Lloyd's Registers Klasse, desuden bygges udenfor England 125 Skibe paa 559,669 Tons til Lloyd's Registers Klasse.

Af de Skibe som bygges i England er: 1,533,970 Tons til England, 114,820 Tons til Holland, 52,180 Tons til Norge, 34,145 Tons til Belgien, 31,595 Tons til Rusland, 20,940 Tons til Grækenland, 20,670 Tons til Japan, 11,330 Tons til Sverige, 8,531 Tons til Danmark.

13 Skibe er over 15,000 Tons Brutto, 12 Skibe er mellem 12,000—15,000 Tons Brutto, 16 Skibe er mellem 10,000—12,000 Tons Brutto, 16 Skibe er mellem 8,000—10,000 Tons Brutto, 55 Skibe er mellem 6,000—8,000 Tons Brutto, 119 Skibe er mellem 4,000—6,000 Tons Brutto, 60 Skibe er mellem 2,000—4,000 Tons Brutto, 42 Skibe er mellem 1,000—2,000 Tons Brutto.

Udenfor England var følgende Tonnage under Bygning: Tyskland 565,951 Tons Brutto, Frankrig 243,404 Tons Brutto, U. S. A. 169,423 Tons Brutto, (deraf ved Søerne) 33,340 Tons Brutto, Holland 115,605 Tons Brutto, Østrig 76,647 Tons Brutto, Italien 73,389 Tons Brutto, Japan 58,634 Tons Brutto, Norge 38,608 Tons Brutto, Danmark 23,322 Tons Brutto.

Dødsfald. Skibsmægler i Fredericia Julius Mortensen er fornylig afgaaet ved Døden.

Det er et virksomt Liv der her er afsluttet, og mange vil mindes Afdøde med Venlighed.

Mortensen fødtes i Nyborg den 3. August 1848. Faderen var Sømand og druknede, da Sønnen var ganske lille, saa denne lærte tidligt at klare sig selv.

Efter at have været i Handelslære i Odense, havde han Ansættelse hos Mægler P. A. Halby i Kolding, indtil han i 1876 fik Bestalling som Mægler i Fredericia, hvor han i en Aarrække beklædte forskellige Tillidshverv; han var saaledes Medlem af Sørensen, Næstformand og senere Æresmedlem af Handelsforeningen o. s. v.

Efter ti Aars lillagende Lidelser afgik Mortensen ved Døden den 17. Juli. Begravelsen fandt Sted under stor Deltagelse den 21. s. M.

Nyt Sejlskibs-Aktieselskab. Ved et Møde paa Thurø Kro stiftedes i Følge »Svendborg Amtstidende« fornylig et nyt Aktieselskab Phoenix med det Formaal at drive Fragtfart foreløbig med en 4/m. Staalskonnert med kraftig Motor, om hvis Bygning der forhandles med Ring-Andersens Jernskibsværft i Svendborg. Skibet vil komme til at laste 500 Tons, det vil blive forsynet med Tanke til Vandballast.

Bestyrelsen bestaar af Skibsreder R. S. Hansen,

Thurø, som bestyrende Reder samt Grosserer K. Har der og Sagfører R. S. Poulsen, Svendborg, som Kommiteerede.

Aktiekapitalen skal ved Selskabets Start være mindst 85,000 Kr., højst 130,000 Kr., fordelt paa Aktier à 500 Kr.

Der tegnedes straks 70,500 Kr.

Dampskibet »P. A. Bernstorff«, bygget af Helsingør Skibsværft til Det forenede Dampskibsselskab, afsejlede den 26. ds. fra Kjøbenhavn til Esbjerg for at gaa ind i Ruten Esbjerg—Harwich. Skibet, der er betydelig større end de i Ruten værende Skibe, har et Displacement paa 3,140 Tons, og dets Maskiner kan udvikle 3,500 I. H. K., hvorved Skibet kan gives en Fart af 17 Knob. Om Bord er all, saavel med Hensyn til Lasteforholdene som med Hensyn til Passagerernes Bekvemmelighed, indrettet efter de nyeste og bedste Principer. Skibet har kostet 1,300,000 Kr.

Istjeneste i Nord Atlanterhavet.

(Af Hydrografic Bulletin 28. Maj 1913.)

Fra Føreren af »Hellig Olav«, Kaptajn L. Holst, har vi modtaget følgende:

Is Patrouillering paa Nord Atlanterhavet fra 1.—16. Maj 1913. Patrouillering ved U. S. R. C. »Seneca«, Kaptajn C. E. Johnson:

Vi forlod Halifax om Formiddagen den 28. April 1913 og havde fint Vejr, indtil vi kom to Timers Sejlads udenfor Havnemundingen, da vi fik tæt Taage, som vi beholdt hele Vejen til det Sted, hvor vi skulde patrouillere Isen og dens Bevægelse. Jeg ankrede i 40 Favne paa Grand Bank den 1. Maj og laa der til den 4. afventende klart Vejr.

Den 4. Maj lettede Taagen og vi gik Øst over for at se efter Isbjerge, men saa ingen den Dag. Om Aftenen stoppede vi og laa stille om Natten. Den næste Morgen havde vi Taage igen, vi løb op til 45° 20' N. Br. og 49° V. Lgd. og ankrede i 31 Favne Vand. Vi forsøgte at fiske Torsk, men fangede ingen. I Løbet af Dagen modtog vi mange Rapporter om Isbjerge hele Vejen rundt Flemish Cap strækkende sig Vest og Syd efter indtil 45° N. Br. og 49° V. Lgd. Vandets Temperatur var 35° Fahrenheit, 3° højere end i forrige Maaned (15. April). Den 6. Maj ved Middagstid lettede Taagen, idet Vinden gik vestlig, og vi fortsatte vor Søgen. Ved Solnedgang observeredes fire Isbjerge. Vi løb hen til det nærmeste og stoppede paa 45° 47' N. Br. og 48° 12' V. Lgd. Jeg vil kalde dette Nr. 3, idet jeg saa Nr. 1 og 2 den 13. April. Paa de to Sider var Nr. 3 næsten lodret, og disse Sider gav et stærkt Ekko, medens der, hvor Siderne skraanede, intet Ekko fandtes. Jeg vil her indskyde, at efter den Erfaring, jeg har af Ekko fra Isbjerge, har jeg fundet, at den almindelige Lov om Genlyd passer, idet lodrette Sider kaster Lyden tilbage, og skraa Sider kaster Lyden videre frem. Isbjerge giver hverken mere eller mindre Ekko end enhver anden Masse af samme Form. Engang vi var meget nær ved et uregelmæssig formet Isbjerg, kunde Vibrationen høres, naar vi fløjtede, men vi fik intet rigtigt Ekko. Alle disse Isbjerge laa i Vand af en Temperatur af 35° Fahrenheit. Indtil en Skibslængde fra Isbjerget var Temperaturen den samme. Da vi roede hen til Isbjerget i en lille Baad, fandt vi, at Temperaturen klods op ad Bjerget sank 3°. Hundreder af forskellige Maager sad paa Toppen af Bjerget. Gennemgaaende var Bjergets Overflade hvid, men ved den ene Ende fandtes en skarpt tegnet

blaa Aare, der løb tværs over Bjerget. Ved Tusmørke antog Isbjerget en smuk ultra marineblaa Farve. Det gjorde intet Tegn til at kalve, men den ene Ende af Bjerget smeltede hurtigt. Da Mørket brød frem, løb vi to Sømil Syd over. Saa længe, der var Dagslys, kunde vi se Isbjerget med blotte Øjne (der var intet Maaneskin), men efter at det var blevet mørkt, kunde vi ikke skelne det mere; ved Hjælp af vort elektriske Kastelys fandt vi det dog nemt. Vi forsøgte, om vi kunde finde noget af de andre Isbjerger i Nærheden ved Hjælp af Kastelyset, men det lykkedes ikke. At se dem i to Sømils Afstand var omtrent alt, hvad vi kunde opnaa paa denne Maade*). Om Natten fik vi Taage igen, og en let sydøstlig Vind drev os hen imod Isbjerget. Kl. 4 Fm. ved Dagrø kunde vi høre Søen bryde mod Bjerget, og ved Brug af Fløjten hørte vi et svagt Ekko, men Lyden fra Bølgerne var meget stærkere end Ekkoet. C. 15 Minutter senere kunde vi se Toppen af Bjerget og kort derefter Bølgerne, der brød mod Bjergets Fod. Taagen var let foroven, ret over Hovedet kunde man se den blaa Himmel. Vi var vel 300 Yards fra Bjerget, da vi fik Øje paa det. Med tæt Taage fandt jeg, at Foden af Bjerget var det, man først kunde se. Vi gik frem med Maskinen og sejlede klar af Isbjerget, og da Taagen blev tætlere løb jeg over til Banken og ankrede. Den 8. var det taaget hele Dagen. »Scotia« rapporterede pr. Traadløs, at den var paa 46° 28' N. Br. og 46° 40' V. Lgd., og at den lige havde passeret to store Isbjerger.

Den 9. Maj fik vi klart Vejret igen, hvilket vi beholdt i to Dage. Da det var øjensynligt, at Isbjergene drev Syd over langs Østsiden af Banken, løb vi Vest og Syd over og tog Maalinger og Besigtigelse af seks Stykker. Det sydligste laa paa 44° 35' N. Br. og 48° 49' V. Lgd., og det vestligste paa 44° 58' N. Br. og 49° 20' V. Lgd. To af disse Isbjerger flød, men de andre laa i 45 til 65 Favne Vand og var sandsynligvis paa Grund. Havvandets Temperatur var jævnt 36° Fahrenheit. Ethvert af disse Isbjerger kunde ses 12 Sm. fra Broen, omtrent 1 Sm. længere fra Kragereden og endnu én Mil mere fra Signalarraen. Vejret var klart og Synsvidden udmærket. Alle Isbjergene var i stærk Opløsning og flere smaa Isklumper flød rundt om dem. De mindre Isbjerger syntes at drive mere Vest over end de store, hvilket gjorde, at jeg mente, de store stod paa Grund.

Den 11. var det Taage. Den 12. fortsatte vi vor Søgen Syd og Øst over, og fandt et Isbjerg Kl. 9¹⁵ Fm. Efter at have løbet 14 Sm. var vi paa Siden af det, og genkendte det, som det første, vi saa den 13. April paa 44° 36' N. Br. og 48° 27' V. Lgd. Dets Sted nu var 44° 1' N. Br. og 48° 46' V. Lgd. Jeg vil kalde dette Nr. 1. Formen var den samme, som da jeg saa det første Gang, og den snudsige Stribe paa den ene Side var endnu mere fremtrædende. Stærk Opløsning og Smeltning havde fundet Sted. Havvandets Temperatur var 36° Fahrenheit — 1° varmere end den 13. April. Dybe Furer og en Hule var af Søen dannet i Siderne af Bjerget, og i Stedet for dets forrige solide Udseende, saa det nu opløst og smådsigt ud. Vandlinien der for en Maaned siden var lige, var nu concav, og hang paa nogle Steder en 5 à 6 Fod ud over. C. 2,000 Alker og mange andre Søfugle, Maager, Arktiske Terner, nogle faa Brokfugle og nogle meget smaa Fugle, formodentlig mindre Alker, enten sad paa Toppen af Bjerget eller fløj rundt det. Jeg vil antage, at Isbjerget var formindsket c. 25 pCt. Det var nu omtrent 40 Fod højt og er det mindste Bjerg, vi har set.

Den 13. gik vi et Stykke Syd over og derefter tilbage til Nr. 1. I 24 Timer var det drevet 6 Sm. retv. S. 16° Ø. Jeg talte syv temmelig store Stykker, som var brækket af for kort Tid siden. Opløsningen foregaar paa to be-

stemte Maader. Paa den ene Maade slaar Bølgerne op over den skraa Side, hvorefter det tilbageløbende Vand skærer dybe Furer i Bjerget, indtil et Stykke falder af. Paa den anden Maade skyller Bølgerne langs en stejl Side og smelter og skærer bort af denne; indtil Bjerget kalver. Vi observerede begge Dele paa Bjerg Nr. 1 og saa baade, hvorledes Stykker brødes af, og Siderne smeltede væk. Hvor Enderne smeltede væk, dannede der sig fremspringende Pynter under Vandet paa 20 Fods Længde eller mere, disse Steder havde en mælkehvid Farve i Modsætning til det omliggende blaa Havvand.

Om Eftermiddagen den 13. Maj stod vi Nordvest over og fandt paa 44° 13' N. Br. og 48° 51' V. Lgd. Bjerg Nr. 2, som vi havde set netop en Maaned tidligere paa 44° 36' N. Br. og 48° 09' V. Lgd. Først troede vi, det var et nyt, men ved nærmere Eftersyn genkendte vi det paa Grund af en betegnende tværdelt blaa Stribe gennem den ene Side. Det havde tabt mindst 25 pCt. af sin Masse og kalvede stærkt. Højden var formindsket fra 70 Fod til 40 Fod, og alle de fremragende spidse Toppe var svunden ind og bleven afrundede og jævne. En Hule var brudt ind i den ene Side, hvor Bølgerne slog frem og tilbage med et vældigt Dron.

Den 14. og 15. holdt vi Nr. 1 og 2 stadig i Sigte og var hver Dag henne ved Siden af dem begge for at observere dem.

Fra den 13. til den 14. drev Nr. 1 6 Sm. S. t. V., og Nr. 2 drev 32 Sm. omtrent ret Syd efter. Fra den 14. til den 15. drev Nr. 1 15,5 Sm. S. 14 E. og Nr. 2 12,5 Sm. Syd efter. Begge var kommet ind i Golfstrømmen, idet Temperaturen i Vandet var steget fra 36° til 50° Fahrenheit. Øst over kunde vi, hvor den kolde og varme Strøm mødtes, se et skarpt Brud paa Horizonten. Over det kolde Vand laa Horizonten omtrent et Bueminut højere end over det varme Vand. Om Morgenen den 15. brød en høj Top af den ene Ende af Nr. 2 og forandrede dets Tyngdepunkt saaledes, at Bjerget væltede over 90° i et Plan og 45° i et Plan perpendikulært paa det første. Vandlinieplanet fra Dagen forud stod nu 45° op i Luften, og en Del af Isbjerget, der tidligere havde været under Vandet, var nu over dette.

Om Morgenen den 16. Maj var Nr. 1 drevet 13 Sm. ØSØ., idet det hurtigt begyndte at bøje af for Golfstrømmen. Nr. 2 drev ved Solnedgang den 15. stadig Syd over, vi tabte det af Sigte i Taagen. Nr. 1 væltede i Løbet af Natten den 15., og om Morgenen den 16. laa det paa, hvad der tidligere havde været en af Siderne. Baade Nr. 1 og 2 viste, at Smeltningen var gaaet meget stærkt for sig under Vandet, og stærkere jo dybere, det havde været nede, hvilket kunde antyde, at Vandet var varmere længere nede end ved Overfladen. Dette forkommer mig naturligt, idet Labradorstrømmen paa dette Sted forsøger at overskride Golfstrømmen.

Om Morgenen den 16. Maj blev Vejret diset og til Tider taaget, senere klarede det til Dels af paa Grund af en stærk nordvestlig Vind. Omtrent Kl. 8 Fm. saa vi i Nordvest et andet Bjerg og løb henimod det. Det var en massiv Isblok c. 400 Fod lang og 70 Fod høj. Vi havde ikke set den før, og den er sandsynligvis en af mange, som kommer ned med Sommer-Labradorstrømmen.

Spørgsmaalet er nu, hvor langt de vil naa Syd efter, før Golfstrømmen faar fat i dem og driver dem tilbage Øst og Nord efter.

Efter at »Miamic« er kommet om Morgenen den 16, har jeg begyndt at gøre Forberedelser til at gaa tilbage til Halifax.

Før vi fik hinanden at se, blev Vejret saa stormfuldt, at Søen var for høj til, at vi kunde sætte Baad ud, saa jeg afgav Patrouilleringen pr. Traadløs til Kaplajn Gamble, styrede derefter Vest over og ankom til Halifax den 19. Maj Kl. 11. Jeg forventer at gaa herfra igen den 28., saa jeg kan afløse »Miamic« den 31. Maj.

*) Her er altsaa praktisk paavist, at et Isbjerg ikke kan ses to Sømil i en mørk, klar Nat. Med Kastelys kan de altsaa ses to Sømil, en Afstand, som ikke synes at opfordre til Installation af disse.

For at paavise hvilken Nytte disse Skibe gør tilføjes her et Par Telegrammer, som for nylig om Bord i et af vore transatlantiske Passagerskibe er modtaget fra U. S. R. C. »Seneca«.

Ise Report June 10—6 p. m.

Eastern berg northern routes lat 47° 27' long 42° 43' Western berg lat 48° 28' long 49° 33' westbound vessels southern lanes look out for three bergs between parallels 43° and 44° and meridians 42° and 45°.

(sign.) Johnson.

All Ships June 10—8 p. m.

Please look out for three bergs between 43° and 44° north and 42° and 45° west, probably going eastward about 15 miles a day.

(sign.) Johnson.

Det er at ønske, at denne Ispatroullering, der er af uvurderlig Nytte for dem, som skal færdes i disse farlige Farvande, i det mindste maa blive opretholdt i sin nuværende Form, hvis da ingen Regering skulde finde sig foranlediget til at udvide den.

L. Holst.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 53/1913, afsagt den 18. Juni 1913. Overretssagfører Munch-Petersen, Aktor, mod Tiltalte Skibsfører S. E. F.

Under denne Sag tiltales Fører af S/S »Skinfaxe« S. E. F. for Overtrædelse af Sølovens § 293.

Tiltalte er ved Rettens Dom af 5. Maj 1909 anset efter Sølovens § 292 med en Bøde, stor 400 Kr.

Sagens Omstændigheder er i Følge Tiltaltes Erkendelse og det iøvrigt oplyste følgende:

Lørdagen den 15. Marts 1913 afsejlede S/S »Skinfaxe«, ført af Tiltalte, fra Bandholm paa Rejse til West Hartlepool. Paa Grund af Mørket ankrede Skibet samme Eftermiddag i det smalle Løb udfor Bandholm, og om Aftenen c. Kl. 11 drev Skibet ind paa Nebbel Grund, hvor det stod indtil Mandagen den 17., da det ved egen Hjælp kom flot. Skibet, der blev besigtet i Korsør, fandtes ubeskadiget.

Den her omhandlede Grundstødning omfattes ikke af Aktionen i nærværende Sag.

Skibet fortsatte efter Besigtelsen i Korsør sin Rejse til West Hartlepool.

Søndag den 23. Marts Kl. 2⁴⁵ Formiddag, da Skibet havde udsejlet sin Distance, blev der taget et Lodskud, som ikke viste Bund med c. 25 Favne ude. 2den Styrmand havde Vagt, men Tiltalte var selv paa Broen, hvor han havde været fra Midnat. Umiddelbart efter at der var taget Lodskud, saa man paa Himlen Lysskæret fra Smelleøvnene ved Middlesbro, og Tiltalte udtalte overfor Styrmanden, at hvis de ikke snart fik Fyr i Sigte, vilde han stoppe og vente, indtil det blev Dag. De talte om, at de paa Grund af det haarde Vejr, de havde haft paa Overrejsen, ikke kunde vide, om de var forsat lidt nordligere eller sydligere. C. ½ Time senere fik man Øje paa et Fyr c. ¼ Streg om Styrbord, og saavel Tiltalte som Styrmanden kom begge til det Resultat, at Fyret, som ved Tælling viste Lys i 5 Sekunder, var Hartlepool Fyr. Efter Fyret styrede de nu ind i 1 à 1½ Time. Kl. 4¹² gav Tiltalte Ordre om langsom Fart, og straks efter gik han ned i Bestiklukafet for at faa bekræftet sine tidligere lagttagelser om Indsejlingsforholdene. Medens han stod dér, blev han tilkaldt paa Broen af 2. Styrmand, der sagde: »Fyret viser rødt og viser Blink; jeg forstaar ikke dette, vi er tæt paa Land.« Tiltalte, der nu straks var klar over, at det ikke var Hartlepool Fyr, de havde for sig, slog »suld Kraft Bak«

og lod Ankeret gaa, men under Bakningen og som Følge af den svære Dønning svajede Skibet, og straks efter stødte det flere Gange og stod tilsidst fast kun nogle faa Hundrede Alen fra Fyret. Dette viste sig at være Tees Fyr, der ligger 3 à 4 Sømil fra Hartlepool Fyr.

Skibet, der led Skade — Reparationen vil andrage c. 25,700 Kr. —, kom næste Dag af Grunden ved fremmed Hjælp.

Tiltalte har forklaret, at han i sin Fyrbog, der er fra 1913, havde eftersat baade Hartlepool Fyr og Tees Fyr. Det første er i Følge Fyrbogen lyst i 4 Sekunder, formørket i 1 Sekund, det sidste er et Blinkfyr, som hvert 12. Sekund viser et Blink af 3 Sekunders Varighed.

Efter den Væsensforskel, der er imellem de to Fyr, derunder Forskellen i Fyrperioden, kan Tiltalte, der synes udelukkende at have haft sin Opmærksomhed henvendt paa Fyrets Lysperiode, ikke høres med nogen Undskyldning for at have forvekslet disse Fyr. Han har forklaret, hvad der stemmer med det iøvrigt oplyste, at man lige indtil Grundstødningen kun saa det ene Fyr, hvilket yderligere burde have manet ham til Forsigtighed, da han efter sin antagne Plads skulde have haft begge de nævnte Fyr i Sigte i nogen Tid før Grundstødningen.

Ved sit her omhandlede Forhold findes Tiltalte at have paadraget sig Ansvar efter Sølovens § 293, og han vil som Følge heraf være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde, der efter Omstændighederne findes at kunne sættes til 200 Kr. Han vil derhos have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, hvis Sagførelse har været lovlig, 30 Kr. til hver.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for August Maaned,

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykforholdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel for de forskellige Egenes Vedkommende; mellem det høje Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Island er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rejser til New-York vel endog en af de gunstigste, idet Taagehyppigheden tillige tager noget af. Østlige Vinde er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd. N. Ø. Passaten naar i August længst mod Nord; allerede ved den portugisiske Kyst træffer man 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 Sejlskibruten 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 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Florida forekommer ingen Storme, naar bortses fra de tropiske Orkaner.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885—1896 faldt 16 (21 pCt.) i August Maaned. Ogsaa i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer forekommer Orkaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saadanne fra 35° til 55° V. Lgd.

Taage. Størst Sandsynlighed for at træffe Taage paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa 45°—50° V. Lgd., allsaa ved Østranden af Bankerne, hvor man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Ban-

kerne er Taagen slet ikke saa hyppig; man regner her og ved Sydkysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed af c. 25 pCt. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sandsynligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Br. 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 indtil den 18. ds. indløbne Meldinger, at der paa Øst- og Nord-Kysten af New Foundland saavel som paa den nordlige Halvdel af New Foundlands Bankerne og langt Øst derfor endnu er truffet mange Isbjerge. I den sidste Tid er der dog indtraadt en mærkelig Aftagen af Isansamlingerne. Melding om, at enkelte Isbjerge og Isstykker er trængt frem til de forenede Damperruter Øst for 45° V. Lgd. foreligger ikke senere end fra Juni. Den sydligst beliggende Is er observeret den 7. Juni paa 42° 9' N. Br. 43° 1' V. Lgd., den østligste Is (flere større Stykker) er set i Slutningen af Juni paa 44° 5' N. Br. 38° 4' V. Lgd. Særlig paafaldende er en Melding gaaende ud paa, at der den 7. Juni paa c. 39° 6' N. Br. og 64° 8' V. Lgd. er truffet et lille Isbjerg paa c. 10 m Højde.

Over Forholdene i og ud for Belle Isle Strædet er der ikke fremkommet noget siden Slutningen af Juni. Da befandt der sig endnu temmelig mange Bjerge og Pakismasser i og ud for Strædet.

Dampskibet »Scotia« der besøger Issikringstjeneste, rapporterede den 4—5. Juni udstrakte Ismasser, bestaaende af Bjerge og Pakis, ved Kysten af Labrador.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb gik Fragterne fra Indien yderligere i Vejret, og som vi omtalte Sandsynligheden for i vor forrige Beretning, er baade Sortehavet, Azow og La Plata fulgt med. Endvidere viser U. S. mere og mere Interesse for Tonnage og har sluttet til fremadgaaende Rater pr. Efteraaret, saa alt i alt maa Situationen paa de store Markeder betegnes som absolut tilfredsstillende for Rederne. Heller ikke for de mindre Markeders Vedkommende er der Grund til andet end at være tilfreds, da Fragterne er paa et saadant Niveau, at der er gode Penge at tjene, og Efteraaret lover godt. Der blev i Ugens Løb bl. a. betalt som følger:

Østn. Soyabønner Wladiwostock/Hull 28/ pr. 10.—25. August. Erts Port Pirie 28/ Antwerpen, Begyndelsen August. Ris fra Haiphong 27/ Havre eller Dunkerque, 28/ begge Lossehavne. Rouen 28/6, 20. August—20. September. Saigon 27/6 Marseille, Havre eller Dunkerque, 28/6 to Lossehavne, 29/ Bordeaux, 30/ Bordeaux og Nantes, August—September. Kalkutta/Liverpool eller Glasgow 22/6 Dødvægtbasis én, 23/3 begge Havne, »net terms«, 10.—25. August. Kurrachi sluttede til 18/6 til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, »net terms«, pr. August—September.

Sortehavet etc. Korn for større Baade fra Kherson, Nikolajeff, Odessa, Novorossisk eller Theodosia 10/ Rotterdam, 10/3 Weseren, 10/6 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, 10.—25. August, 9/6 Rotterdam direkte (5,800 Tons), Begyndelsen August. Oljekager Novorossisk/Danmark 14/6 à 14/9 én, 15/ à 15/3 to Lossehavne, 1ste Halvdel August. Korn Sulina 10/6 N. C. eller »any«, 11/ Hamburg, 12/ Rouen, 13/ nordlige Havne, alt pr. prompt. Azow 11/6 Dødvægt Rotterdam, 12/ Hamburg, Begyndelsen August. Efter almindelig Skala 10/6 à 10/9 Rotterdam, 11/ Emden, 11/3 Hamburg, prompt, c. 1/6 mere pr. September.

Middelhavet. Erts 7/3 Carthagena/Rotterdam, »full terms«, 8/ La Falaise/Barrow (3,500), 5/9 Villaricos/Emden (9,500), 6/4½ Carthagena/Glasgow, alle med fri Despatch. Bauxite San Raphael/Selzaete 8/4½, f. t. Fosfat Tunis/Ghent 8/6, f. t. Svovl Licata/Gesle eller Sundsvall 13/ pr. September. Erts fra Bilbao pr. prompt 4/6 Cardiff, 5/6 Middlesbro, 5/1½ Rotterdam.

Nordamerika. Deals Campbeltown 52/6 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 54/6 to Lossehavne, Miramichi/Belfast 55/, August. Korn Montreal/Avonmouth eller Rotterdam 2/9, samme Rate fra New York; Baltimore 2/6 à 2/7½ Rotterdam, 2/7½ à 2/9 Antwerpen, 3/ Havre, Dunkerque eller Bordeaux, alt pr. August. New Orleans eller Galveston 3/6 Rotterdam, 3/7½ Antwerpen, 3/9 Hamburg, (25,000—30,000 Qrs.), August. Paa Form »O« fra Savannah sluttedes til 48/6 til U. K. eller Kontinentet, 46/3 til udsøgt Havn pr. 10.—30. September. Tømmer fra Golfen 103/9 Cardiff, August—September. Paa Netto Charter sluttedes en mindre Baad (3,500) Basis 20/ Golfen/én Havn Danmark pr. November—December. Timecharter c. 4/6 Dødvægt for større Baade, c. 6 Maa-neder, Levering og Tilbagelevering Evropa, prompt.

Sydamerika. San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 17/ O. C. ÷ 6 d. direkte Havn, 20. September—20. Oktober, 18/ pr. September, 19/ pr. August. Buenos Aires/Rotterdam 14/6, ingen Reduktion, prompt.

Østersøen. Kornlaster fra St. Petersborg er knappe pr. prompt og Raterne uforandrede fra forrige Uge. Ogsaa Trælastfragterne ligger ret uforandret, dog maaske nærmest en Kende i opadgaaende Retning. Libau og Windau begynder at røre ganske smaat paa sig, og sidstnævnte Plads betalte bl. a. 1/6 Havrebasis til London, men Riga er mere stille. Fra de nordtyske Havne er der noget Begær for Sukker, Sveller og Korn til uforandrede Rater. Blandt de sidste Afslutninger fra Botten skal nævnes Finland (middle zone)/Cardiff eller Barry 40/ én, 41/ to Lasteplasser (c. 1,250 Favne), Wasa/Kings Lynn 42/6 D. B. faa Boards (260), Sverig/Aleksandria Frcs. 78 D. B. og Bjælker (1,400), Haparanda/Nantes Frcs. 64 D. B. B. (500) pr. Oktober, Kotka/Hull 35/ D. B.

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth 5/4½ St. Petersborg (3,300), 5/3 Kronstadt (2,700), 8/ Kronstadt (2,300 Tons Koks), 5/6 Riga (1,400), 5/ (2,800), 5/1½ Pillau (2,300), 5/1½ Fairwater (1,300), 4/10½ Stockholm, 5/ Helsingborg (2,000), 5/6 Frederikshavn (770), 3/9 Hamburg (2,600), 7/3 Lissabon (3,000), 8/6 Barcelona (6,800), 9/ Marseille, 9/9 Genua eller Savona (3,600), 10/3 Venedig (5,000), 9/ Port Said (5,000). Fra Humberen 5/ Kronstadt (2,000—4,000), 5/3 Pernau (1,700), 5/ Riga (2,200), 5/ Libau (2,200), 5/ Nakskov (1,050). Fra Firth of Forth 5/4½ Kronstadt (3,700), 6/ Neustadt (1,200), 5/9 Kallundborg (1,300), 5/4½ Assens (1,800), 5/3 Nordnorge (1,800), 6/ (1,200). Fra Cardiff eller Newport sluttedes til 6/ Kiel (2,000), 5/3 Boulogne (560), 8/6 Gibraltar, Frcs. 10 à 11 Algier, 10 Marseille, 8/6 à 8/9 Genua (5,000—6,500), 8/6 Neapel eller Livorno (4,700), 10/ Venedig (6,400), 9/ Aleksandria (5,000), 9/ Port Said (4,250), 12/9 Bombay (4,500), 8/9 à 9/ Las Palmas eller Teneriffa (5,000), 9/9 Cap Verde, 11/ Dakar (5,500), 19/ River Plate (5,000), 20/ Rosario (3,400).

Skrevet den 29. Juli 1913.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland i sidste Uge haft færre Kornlaster i Markedet, men en Del Tonnage er dog placeret. Rughøsten er i fuld Gang og ny Rug er allerede solgt med Afskibning pr. Dampere endnu i denne Uge, og pr. første Halvdel August er solgt flere Sejlerladninger fra pommerske eller mecklenborgske Havne; Raterne er hidtil de samme. Sverig er i det store og hele uforandret; Halmstad noterer til Lübeck 3½ M., Haderslev 3¾ M., Sundhavnene for Lervarer til Danzig og Königsberg 4 M., Kiel 3½ M., samt Gødning til Gotland 3 Kr.; Sydsverig har stadig Ladninger nok til alle tyske Pladser. Danmark er fra Provinserne lige

stille; ogsaa med Cement er det flovt for Tiden; Kjøbenhavn sluttede Oljekager til Randers 17 Øre, Hvede til Svendborg 13 Øre, Vejle 14 Øre samt Klid til Stettin 5½ M.; endvidere Sojakager til Fakse 10 Øre. For denne Uge ser det ikke saa livligt ud; men der er heller ikke overdrevent mange fragtledige Skibe.

Frugtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinente er Markedet fremdeles fast, maa-ke lidt højere end de forløbne Uger, hvad særlig angaar Laster fra Nordbotten og til Vestkysten af England og Frankrig. Petersborg synes at blive god særlig for Af-
lastning efter 1. September, men meget afhænger af, om Varerne kommer ned. Norge har fremdeles mange La-
ster. Fra de tyske Pladser er der meget lidt.

Returfragterne Vest fra er ikke bedre. Claylaster er der ikke mange af, og Raterne er lidt lavere; derimod er der flere Kullaster til danske Havne til ganske pæne Rater, og disse vil sandsynlig slige senere.

Fra Sø og Land.

Et Støbestykke paa 49 Tons. Hoveddelen af Agterstævnen til Kæmpedamperen »Aqvitania«, som for Tiden er under Bygning, er blevet støbt af Darlington-Jernværket. Dette Støbestykke, som er af Martinstaal, vejer fuldt færdigt 49 Tons og har til Fremstillingen krævet en Metalvægt af 75 Tons. Formningen har taget en Tid af to Maanedre. Da Støbestykket maatte transporteres paa en særlig konstrueret Vogn, maatte Driften indstilles paa de Linier, som benyttedes til Transporten. Støbestykkets Bredde beløb sig til 4,6 Meter og oversteg saaledes betydeligt den tilladte Lastprofil, hvorfor man maatte lade det skyde ud over Sporenes Bredde (Linien var dobbeltsporet), og afballancere Vognen med 8 Tons Jernballast.

»Svensk Export«.

Lydsignalers Hørevidde. Føreren af den britiske Tankdamper »Suwance« meddelte, at da han den 13. September 1912 i roligt men diset Vejr saa Ambrose Channel Fyrskib i omtrent 4 Sm.s Afstand, kunde han ikke høre Fyrskibets Sirene, naetlet han kunde se Dampen fra den. Da Afstanden kun var en Kvart Sømil kunde han høre Sirenen, men da hørtes den ogsaa tydeligt.

I diset eller taaget Vejr plejede man sædvanlig at gaa ned i Tanken for at lytte efter Undervandsklokkerne; i dette Tilfælde kunde man dog ikke høre Klokkeren, før end Fyrskibet var passeret, i c. en Tiendedel Sømils Afstand. Det var ved Flodtid. Dampen fra Sirenen kunde kun ses i 4 Sm.s Afstand fordi Disen laa lavt; Fyrskibets Skrog blev først synligt i c. 2 Sm.s Afstand.

(Hydrographic Offices Pilot Chart, Januar 1913).

Lynnodslagi en Kutter. Under et Uvejr, som den 31. Maj d. A. rasede over Nordsøen, slog Lynet ned i Kutteren »Charlotte Olsen« af Frederikshavn. Lynet traf Stormasten, splintrede Toppen og ødelagde en Del Forsejl, fulgte Staaltraadstokke-taget, der virkede som Lynafleder, ud i Boven, der blev en Del brændt. Vagtmanden faldt bedøvet om, men kom dog snart til sig selv, og fem Mand, som var til Køjs, blev vækket ved Stødet og sprang op paa Dækket. Den materielle Skade blev c. 500 Kroner.

Grækenlands vigtigste Industricentrum er Havnestaden Piræus. Her findes 15 Dampmøller, 13 Jernværker, 3 Skibsvarfter, 1 Sækkefabrik, 1 Silkefabrik, 1 Glasfabrik, 1 Kunstgødningsfabrik, 26 Destillatorier, 8 Spinnerier, 7 Væverier, 10 Sæbe- og Svovlfabrikker, 5 Flagfabrikker, 5 Konditorvarefabrikker, 4 Sømfabrikker, 5 Læderfabrikker, 8 Makaronifabrikker, 1 Bryggeri, 3 Isfabrikker, 8 Pengeskabsfabrikker, 2 Vægtfabrikker, 5 Trævarefabrikker, 2 Farvefabrikker, 1 Tryksværtfabrik, 2 Ammoniak- og Naftafabrikker, 1 Kalifabrik, 2 Krudtfabrikker, 1 Papirfabrik, 2 Børstefabrikker, 1 Tændstikfabrik, 1 Teglværk, 1 Flonelsfabrik, 1 Gasværk, 1 Elektricitetsværk, 1 Lervarefabrik, 3 Rebslagerier, 1 Syrefabrik, m. fl. Planer er desuden under Udarbejdelse til Anlæg af et nyt Vandværk for Athen og Piræus.

(»Svensk Export«.)

Columbus' Udgifter ved Amerikas Opdagelse. Nogle gamle Regnskabsbøger, der fornylig er fundet i Palos, den lille spanske Havn, hvorfra Columbus afsejlede i 1492, indeholder en Del Oplysninger om Ekspeditionens Udgifter.

Flaadens Udrustning kostede 14,000 Pesetas, Columbus og Officererne brugte c. 2,000 Pesetas til egne Fornødenheder, og Mandskabet fik hver seks Pesetas om Maaneden.

Udgifterne ved de otte Maaneders Rejse kom derved op paa 22,000 Pesetas, og den samlede Udgift ved Opdagelsen af den ny Verden til henved 36,000 Pesetas eller 25,400 Kroner.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage solgt følgende Skibe:

Bark »Cervo« af Genua 1,050 Reg.-Tons og 180 Tons d. w., bygget 1885 St. Johns, Klasse 3. 3. A. I. I. til medio 1913. Købesummen er £ 1,750 og den ny Ejer er Sølvesborg Skeppsmäklari och Speditionskontor.

Sletskonnert »Frithiof« af Köpstad, 48 Reg.-Tons og 110 Tons d. w., bygget Söderköping 1902, Klasse 3. 3. P. I. I. til 1915. Den ny Reder er Kaptajn E. Pålsson, Pukavik, Sandbäk.

Motorbaaden »Turisten« af Kjøbenhavn, 24 Reg.-Tons, bygget hos Skibbygmester Sophus Weber i Svendborg 1907 med Klasse 3 3. R. I. I. til 1923, forsynet med 24 HK. »Gideon« Motor. Baaden har Plads til 125 Passagerer og skal gaa i Part ved Assens. Den ny Ejer er Hr. L. Thuesen, Assens, og Købesummen c. Kr. 10,000.



Forlang altid vor

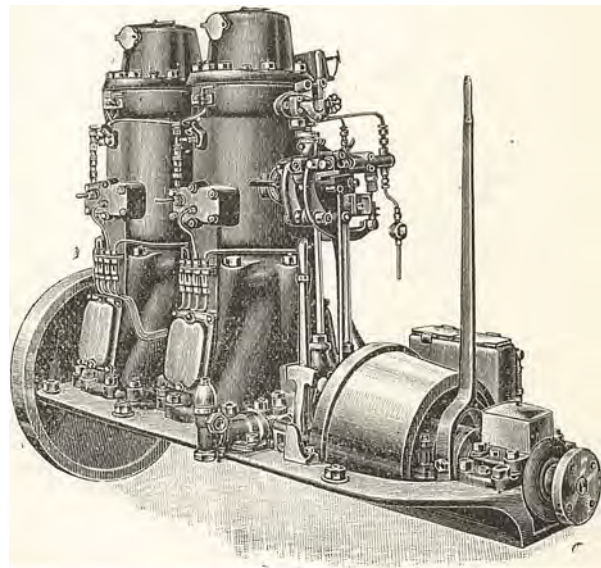
EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S

ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. her 23./7. — Alexandra, Nielsen, ank. her 14./7. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 29./7. — Anglo Dane, Pape, ank. her 23./7. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 25./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 25./7. — Arkansas, Petersen, afg. Ferdinandina 26./7. — Arno, Fischer, ank. Trångsund 19./7. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 29./7. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Antwerpen 23./7. — Beira, Mortensen, ank. Toulon 27./7. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 29./7. — C. F. Tietgen, Petersen, ank. her 8./7. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Riga 25./7. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 28./7. — Christianssund, Andresen, afg. Trondhjem 30./7. — Dagmar, Müller, afg. Palermo 25./7. — Dania, Jørgensen, ank. Baltimore 26./7. — Ebro, Lunge, pass. Brunshüttel 28./7. — Esbjerg, Sørensen, afg. herfra 29./7. — Picaria, Munk, afg. herfra 29./7. — Florida, Andersen, ank. Nørresundby 24./7. — Garonne, Kronmann, ank. Kotka 28./7. — Hellig Olav, Holst, ank. her 29./7. — Hengest, Lepper, ank. Antwerpen 27./7. — Hjelm, Andersen, ank. her 28./7. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Petersborg 29./7. — Jolantha, Kylesbech, pass. Holtenu 29./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 28./7. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 23./7. — Kiew, Tønnesen, ank. Petersborg 28./7. — Loire, Craiguon, ank. her 29./7. — Louise, Svan, ank. London 27./7. — Louisiana, Jønsen, ank. Garston 22./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. her 24./7. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 29./7. — Morso, Nellenmann, ank. her 28./7. — Nicolai II, Petersen, afg. Tunis 30./7. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 22./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 24./7. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 29./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 22./7. — Perm, Gotthardt, ank. Liban 24./7. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 22./7. — Romny, Bøgvad, afg. Lissabon 28./7. — Saga, Hansen, pass. Brunshüttel 26./7. — Saxo, Rasmussen, ank. her 17./7. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 21./7. — Texas, Clauson Kaas, pass. Ushant 27./7. — Thyra, Dam, afg. herfra 30./7. — Tiber, Bech, ank. Algier 28./7. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 20./7. — Tuia, Therkildsen, pass. Hanstholm 29./7. — Tyr, Thanning, afg. herfra 29./7. — United States, Göttsche, afg. Kristianssand 26./7. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Antwerpen 29./7. — Viking, Tramp, ank. her 28./7. — Virginia, Ørsted, ank. her 23./7.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Brügge 26./7. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 25./7. — Brattingsborg ank. Smyrna 23./7. — Børglum pass. Trinidad 20./7. — Dansborg ank. Newcastle 25./7. — Elsborg ank. Pernau 26./7. — Esrom pass. Dardanellerne 25./7. — Flynderborg ank. West Hartlepool 27./7. — Frederiksborg pass. Gibraltar 27./7. — Guldborg pass. Bungenes 26./7. — Gurro ank. Kronstadt 25./7. — Hammershus pass. Cape Wrath 26./7. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 25./7. — Hundborg ank. Ghent 19./7. — Jelling afg. Cienfuegos 18./7. — Jømsborg afg. Hungerburg 26./7. — Jungshoved afg. Otaru 24./7. — Jægersborg ank. Tyne 21./7. — Kallundborg ank. Stugsund 28./7. — Kalø afg. Kristinestad 27./7. — Klampenborg ank. Dunkerque 24./7. — Kronborg afg. Barry 19./7. — Lejre afg. Stettin 26./7. — Marselisborg ank. Archangel 26./7. — Næsborg pass. Haugesund 28./7. — Raudelsborg ank. Lübeck 26./7. — Silkeborg ank. Memel 24./7. — Skanderborg ank. Garston 21./7. — Skodsborg ank. Memel 28./7. — Spigerborg afg. Sevilla 24./7. — Stegelborg ank. Riga 17./7. — Stjerneborg afg. Kjøbenhavn 26./7. — Søborg afg. Rio Janeiro 19./7. — Taarnborg afg. Kiel 26./7. — Ulfborg ank. Huelva 25./7. — Uranienborg ank. Kasko 27./7. — Vordingborg ank. Königsberg 26./7. — Ørkild afg. Rotterdam 25./7.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk afg. Petersborg 29./7. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 28./7. — Eleonora Mærsk ank. Petersborg 18./7. — Hulda Mærsk afg. Dunston 29./7. — Laura Mærsk ank. Tjøby 22./7. — Lexa Mærsk afg. Lübeck 26./7. — Peter Mærsk ank. Kaporibugten 22./7. — Sally Mærsk ank. Huelva 26./7. — Høneborg ank. Antwerpen 28./7.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Genua 29./7. udg. — Pangau afg. Colombo 30./7. udg. — Bandon ank. Brest

29./7. hjemg. — Samui afg. Singapore 29./7. udg. — Selandia pass. Perim 29./7. hjemg. — Jutlandia ank. Bangkok 24./7. udg. — Siam afg. Shanghai 24./7. hjemg. — Annam afg. Singapore 30./7. udg. — Cathay afg. Port Said 21./7. hjemg. — Tranquebar afg. Penang 22./7. udg. — Indieu pass. Ushant 28./7. udg. — Chumpon afg. Mossel Bay 29./7. udg. — Kina afg. Coronel 29./7. hjemg. — Arabien ank. Portland Or. 8./7. udg. — St. Croix ank. Nørresundby 29./7. udg.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, afg. Rakkala 23./7. til Hargshamn. — Nordsøen, Gram, pass. Helsingør 25./7. for Petersborg. — Nexos, Basse, afg. Barcelona 24./7. til Marseille. — Ellen, Hansen, afg. Cartagena 25./7. til Aberdeen. — Fylla, Brinch, afg. Huelva 23./7. til Gaddviken. — Bodil, Jensen, afg. Swansea 24./7. til Helsingfors. — Dagmar, Skou, ank. Sevilla 22./7. — Karla, Nielsen, afg. Sörnäs 23./7. — Laura, Mikkelsen, Torreveja 25./7. til Fraserburgh. — Johanne, Thøgersen, ank. Dunkerque 29./7. — Nerma, Degn, ank. Pernau 29./7. — Nora, Lauritzen, afg. Marseille 25./7. til Rotterdam. — Marie, Nielsen, pass. Brunshüttel 29./7. for Alicante. — Gerda, Iversen, pass. St. Caterines 28./7. for Tyne. — Rigmor, Uldall, ank. Trångsund 28./7. — Polly, Mathiasen, ank. Petersborg 27./7. — Cito, Jepsen, ank. Villarcid 28./7. — Nancy, Pedersen, afg. Marseille 22./7. til Vestervik.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Stettin 22./7. til Manchester. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 23./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Archangel 19./7. — Russ, Petersen, afg. Campbellton 26./7. til Cork. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 26./7. til Tyne. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Terneuzen 26./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 23./7. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 19./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Miramichi 23./7. til Range. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Blyth 28./7. — Nawa, Dahl, ank. Miramichi 22./7.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 28./7. — Sara, Jensen, afg. Hull 23./7. — Helene, Sørensen, ank. Boncs 29./7. — Ragnhild, Schultz, ank. Windau 21./7. — Valborg, Hansen, ank. Antwerpen 25./7. — Sjælland, Svarrer, afg. Reval 25./7. — Estrid, Hansen, ank. Hull 26./7. — Agnete, Dam, ank. Hull 21./7. — Gunhild, Hansen, ank. Windau 29./7. — Hermia, Farup, ank. Pernau 28./7. — Alice, Jørgensen, ank. Kalundborg 27./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Gefle 27./7. — Martha, Christensen, ank. Seaham 25./7. — Elmh, Rathje, afg. Domsjö 29./7. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 26./7. — Harriet, Larsen, ank. Kem 25./7. — Dagny, Therkildsen, ank. Sörnäs 21./7. — Simone, Møller, ank. Kiel 27./7. — Jeanne, Olsen, ank. Memel 28./7. — Vera, Riise, ank. Aalborg 26./7. — Daisy, Jørgensen, ank. Halmstad 29./7. — Annine, Leth, ank. Antwerpen 24./7. — Kamma, Løffer, afg. Salsaker 24./7. — Betty, Lagesen, ank. Gratou 27./6.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. Riga 29./7. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Korsør 29./7. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 28./7.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 21./7. — Emanuel, Svane, ank. Hull 23./7. — Energi, Jensen, ank. Cherbourg 23./7. — Enigheden, Jensen, ank. Grangemouth 27./7.

Urania. Polanstjernen, Nielsen, ank. Greenock 28./7. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Stettin 28./7. — Svend, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 26./7. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Rotterdam 22./7.

Nordsøen. Nordland, Larsen, pass. Kjøbenhavn 29./7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Ulcebørg 29./7.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 24./7. — Europa, Hansen, afg. Trångsund 26./7. — Frankrig, Friis, afg. Baltimore 16./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 2./7.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Aarhus 26./7. — London, Bom, pass. Gibraltar 23./7. for Stockton. — Paris, Thølander, pass. Kjøbenhavn 23./7. for London. — Bryssel, Kaas, ank. Blyth 21./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 8./7. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Immingham 25./7. til Libau. — Roma, v. Thun, ank. Brahestad 21./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Immingham 29./7. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Reval 28./7. — Nordpol, Nielsen, ank. Haparanda 25./7.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Gefle 26./7. — Alf, Clausen, ank. Åbo 25./7.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Hansen, ank. Galveston 18./7.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Trångsund 29./7. — Nelly, Clausen, ank. Kronstadt 24./7. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 28./7. for Stockton. — Lilly, Bang, ank. Odeuse 27./7. — Alexy, Sørensen, ank. Sevilla 14./7. — Dagny, Clausen, ank. Marseille 27./7. — Mary, Duhn, pass. Holtenu 29./7. for Sables d'Olonne.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja, afg. Goole 26./7.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Sunderland 28./7.

(Fortsættes efter »Efterretn. f. Sefar.«)

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Arabiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaes ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

1379. Finland. Bottniske Bugt. Ålands Distrikt. Storbrotten Fyrskib. Oplysning om Taagesignal.

Førerer af Damperen *Randelsborg* meddeler, at da han den 23de Juli d. A. passerede *Storbrotten Fyrskib*, gav dette som Taagesignal 1 Stød (høj Tone) med meget uregelmæssige Mellemrum. 60° 25' N. 19° 13' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1344. København 1913.)

1380. Finland. Finske Bugt. Sveaborg. Grund.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1800. Berlin 1913.)
Paa *Sveaborg* Yderred er fundet en Grund med 7,9 m Vand. 60° 08,7' N. 24° 56,3' E. Positionen svarer til *danske* Kort; lægges 1,2 til Lgd., svarer den til *russiske* Kort. (Kort Nr. 155.)

1381. Tyskland. Jasmund Fyrskib atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1797. Berlin 1913.)
Jasmund Fyrskib er atter udlagt, og Taagesignalet fra *Staubenkammer* er atter ophørt. Fyrskibet: 54° 36' 00" N. 13° 41' 42" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1075. København 1913.)

1382. Tyskland. Warnemünde NNW. Opmaalingsstønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1864. Berlin 1913.)
Til Opmaalingsbrug er der c. 12 Sm SW. for *Gjedses-Rev Fyrskib* udlagt 5 store Tønder med Spir og Flæg med en Afstand af 3 Sm mellem Tønderne. *Gjedses-Rev Fyrskib*: 54° 28' N. 12° 09,4' E.

1383. Tyskland. Flensborg Fjord. Kalkgrund Fyrskib atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1801. Berlin 1913.)
Kalkgrund Fyrskib er atter udlagt. 54° 50' N. 9° 53,4' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1079. København 1913.)

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 984. Strait of Malacca—Approach to Klang Strait. Batu Penyu (Glamorganshire rock)—Light-buoy established. Position. On the north-eastern side of Batu Penyu. Lat. 3° 13' 50" N., long. 101° 12' 52" E., on chart No. 3766. Description. A white conical light-buoy exhibiting an occulting white light every seven seconds, thus:

Light, $\frac{\text{eclipse}}{3 \text{ secs.}}$

(Notice No. 984 of 1913, dated 14th July.)

Charts affected. No. 3766, North approach to Klang strait. No. 794, Pulo Benhala to Cape Rachado. No. 1355, Malacca strait. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 191; Revised Supplement, 1913.

No. 990. Korea, South-East Coast. Hen Amu bay—Beacon established. Position. On Madaku Nyo (Frederick rock). Lat. 35° 06,4' N., long. 128° 40,4' E. Description. A square concrete post, 10 feet above high water. (Notice No. 990 of 1913, dated 15th July.)

Charts affected. No. 3541, Masampo and Pu to channel. No. 1065, Masampo harbour and approaches. No. 5366, Pusan harbour to Port Hamilton. Publication. Japan, Korea, and adjacent seas, 1904, page 113.

No. 998. Japan, South Coast. Bungo channel—Existence of shoals and amended depths on shoals. Position (a). Southward of Hadaka sima. Lat. 33° 07' 10" N., long. 132° 25' 40" E. Depth. Less than 6 feet. Position (b). Southward of Hadaka sima. Lat. 33° 07' 02" N., long. 132° 25' 32" E. Depth. Less than 6 feet. Position (c). Off the northern side of Taka sima. Lat. 33° 06' 48" N., long. 132° 25' 32" E. Depth. 7 fathoms instead of 9 fathoms as formerly. Position (d). Shikiko se. Lat. 32° 56' 35" N., long. 132° 16' 22" E. Depth. 132° 16' 22" E. Depth. 2,4 fathoms instead of 3,2 fathoms as formerly. Position (e). Konodashi. Lat. 32° 53' 12" N., long. 132° 40' 08" E. Depth. 2,4 fathoms instead of 3,2 fathoms as formerly. Position (f). Lat. 32° 54' 00" N., long. 132° 41' 55" E. Depth. 3 fathoms. Position (g). Lat. 32° 53' 49" N., long. 132° 41' 52" E. Depth. 4,4 fathoms. Remarks. The sounding of 12 fathoms slightly to the north-eastward of position (g) has been expunged. Position (h). Lat. 32° 53' 25" N., long. 132° 41' 35" E. Depth. 3,2 fathoms. Remarks. The 5 fathom line has been extended to enclose position (h). Position (i). Lat. 32° 53' 02" N., long. 132° 40' 57" E. Remarks. 3 fathoms. Note. The above positions are taken from chart No. 651. (Notice No. 998 of 1913, dated 16th July.)

Charts affected. No. 651, Bungo channel. No. 1648, Osumi kaikyo to Oshima. No. 2347, Nipon, Kiusiu and Shikoku. Publication. Japan Korea, and adjacent seas, 1904, pages 315—317.

No. 1000. Africa, East Coast, Italian Somaliland—Mogadiscio. (1) Alteration in light. Position. On the shore eastward of the town. Lat. 2° 02' N., long. 45° 21,4' E. Abridged description. Lt. Occ. Red ev. 10 secs. 66 ft. vis. 5 m. Alteration. From a flashing white to an occulting red light every ten seconds, thus:

Light, $\frac{\text{eclipse}}{5 \text{ secs.}}$

Remarks. The other details are unchanged.

(2) **Light discontinued.** Position. On the Garesa between Cingani and Amaruini. Description. A fixed white light.

(3) **Description of leading beacon.** Position. The south-eastern tower of Cecchi fort. Lat. 2° 02' N., long. 45° 20,4' E. Description. A tower painted in black and white chequers, surmounted by a pyramid painted in black and white horizontal bands, over which there is a beacon with a black ball. (Notice No. 1000 of 1913, dated 17th July.)

Chart affected. No. 671, Plan of Mogadiscio. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, Nos. 81, 81a. Africa Pilot, Part III., 1903, page 520, Revised Supplement, 1911.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1384. Danmark. Kattegat. Svane-Grund. Farvand midlertidig spærret. Nat-Skydning.

Fra den 19de til den 22de August 1913, begge Dage inklusiv, afholdes efter Mærkets Frembrud Skydeøvelser i Farvandet omkring *Svane-Grund*. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i E.—W. gennem Vageren med hvid Stage og I nedadvendt Kost ved Grundens NNW-Spids, mod E. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og I Kost ved Grundens E.-Ende, mod S. af en Linie i E.—W. gennem *Endeløse N.-Plynt*, mod W. af en Linie fra *Endeløse N.-Plynt* til Vageren med hvid Stage og I nedadvendt Kost ved Grundens NNW-Spids.

Naar Skydningen finder Sted, er de skydende Skibes elektriske Lykskaster i Virksomhed, og andre Skibe advares imod paa de antørte Tider at komme ind i nævnte Farvand.

Svane-Grund: 55° 50' N. 10° 22' E.

1385. Sverrig. Kattegat og Skagerrak. Midlertidige Fyr.

(⁶)Underrettelser for søfarende“ Nr. 30/768. Stockholm 1913.)

Paa Grund af den *svenske* Flaades Øvelser kan der indtil den 16de August være tændt en Del midlertidige Fyr paa følgende Steder: 1) Mellem *Nidingen* Fyr og *Tast-larna* Fyr. 2) Mellem *Paternoster* Fyr og *Måseskær* Fyr. 3) Mellem *Fjällbacka* og *Grebbestad*.

1386. Norge. Skagerrak. Kristianafjord. Færder Fyr S. Tristengrund. Under-vandsklokker udlagt.

(⁶)Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 8. Kristiania 1913.)

Omtrent 0,1 Sm SSE, for Stagen paa *Tristengrund* er udlagt en Undervands-klokke, som fra 1ste August d. A. vil give Taagesignal, Et-Slag c. hver 3 s. *Tristengrund*: 59° 08' N. 10° 31' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/981. København 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1387. Rusland. Hvide Hav. Sviakoi Noss. Issignaler forandret.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1026. London 1913.)

Fra Signalmastens Raa ved *Sviakoi Noss* Fyr vises nu efternævnte Signaler vedrørende Isforholdene i Indløbet til *Hvide Hav*, nær ved *Kap Orlovska*:

- 1) Internationalt Signalflag D over en Kugle: Skibsfart ikke vanskelig.
- 2) — — — — — D under en Kugle: Skibsfart lidt vanskelig.
- 3) — — — — — D over en Kegel med Spidsen nedad: Skibsfart vanskelig, men ikke farlig.
- 4) — — — — — D over en Kegel med Spidsen opad: Skibsfart farlig.
- 5) — — — — — D mellem to Kugler: Skibsfart ganske umulig.

Signalerne refererer til Kl. 7 Morgens og forbliver hejst i 24 Timer. I de første 3 Dage, efter at *N.-Duvina* er isfri, vises Flag D mellem to Kegler med Spidsene mod hinanden; dette Signal betyder: *N.-Duvina* Floden er isfri. c. 68° 08 $\frac{3}{4}$ ' N. 39° 49' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/844. København 1913.)

1388. Tyskland. Helgoland. Afmærkning forandres.

(⁶)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1805. Berlin 1913.)

I en nær Fremtid vil Afmærkningen ved *Helgoland* blive forandret som følger:

1) *Sellebrunnen* hvide Fløjtetønde med N.-lig Topbetegnelse og *Sellebrunnen* hvide Lystønde vil blive inddraget. Samtidig vil en sort og hvid tærnet Lys- og Fløjtetønde, mærket „*Sellebrunnen*“, med N.-lig Topbetegnelse, blive udlagt. Lys- og Fløjtetønden skal vise et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 8 s., Lys 4 s., Mørke 4 s., 54°

1419. Italien E.-Kyst. Punta della Maestra. Lystønde flyttet og forandret.

(⁶)Avvisi ai Naviganti“ Nr. 176/466. Genova 1913.)

Lystønden, som vises hvidt Et-Lyn, og som laa udfor *Punta della Maestra*, er inddraget. En hvid og sort vandret stribet Lys- og Fløjtetønde, som vises hvidt, fast Lys, er udlagt i 20 m Vand 4, Sm 100° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Punta della Maestra* Fyr. 44° 57' 22" N. 12° 34' 23" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1368. København 1913.)

1420. Italien E.-Kyst. Malamocco. Fyr forandret.

(⁶)Avvisi ai Naviganti“ Nr. 176/468. Genova 1913.)

Fyret paa *Rochetta* indre Dræmning, c. 2700 m fra Yderenden af N.-Dræmningen ved *Malamocco*, er forandret til at vise Et-Blink hver 13 s., Blink 3 s., Mørke 10 s., 45° 20' 20" N. 12° 18' 45" E.

1421. Østerrig-Ungarn. Poklib. Fyr forandret.

(⁶)Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 29/910. Pola 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa *Øen Poklib* er forandret til et hvide Lynfy, der viser Tre-Lyn hver 9 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,9 s., Mørke 0,9 s., Lyn 0,3 s., Mørke 6,3 s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 13 Sm. 44° 23' 8" N. 14° 53' 5" E.

1422. Bulgarien. Sorte Hav. Kap Zeitun Burun (Burun). Drivende Miner.

(⁶)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1829. Berlin 1913.)

Nogle af Minerne, som var udlagt ud for *Varna* Havn, er gaaet i Drift; sandsynligvis er de drevet hen imod *Kap Zeitun Burun*. S. for *Burgas*. Man bør derfor om muligt undgaa at besejle denne Strækning. *Kap Zeitun Burun*: 40° 44 $\frac{1}{2}$ ' N. 29° 46 $\frac{3}{4}$ ' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1176. København 1913.)

1423. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Havn lukket.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1038. London 1913.)

Varna Havn er lukket for Skibsfarten. 43° 10 $\frac{1}{2}$ ' N. 27° 59' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1176. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

N	1560	Newfoundland, east coast. — Ariège bay and approaches.
R	2450	England, south coast. — Portland to Owers.
R	708	Madagascar. — Anchorage on the west coast of Madagascar.
R	38	Arabien sea. — Maskat to Karachi.
R	2388	Siberia. — Sea of Okhotsk.
R	1285	South America, Peru. — Begueta bay to river Chicama.
R	1279	South America, Peru. — Pescadores point to Independencia bay.
R	1340	South America, Peru and Chile. — Plans in Chile and Peru.
R	1283	South America, Peru and Chile. — Cape Lobos to Pescadores point.
R	1276	South America, Chile. — Herradura de Carrizal to Grande point.
R	1119	North America, Gulf of St. Lawrence. — Watagheish sound, St. Mary islands, &c.
T		Revised Supplement (2) to Mediterranean Pilot, Vol. II, 1905.

14' 19" N. 7° 50' 24" E. c. 100 m S. for Lys- og Fløjtetønden skal udlægges en lille hvid Stationstønde, mærket „*Sellebrunnen*“.

2) Den røde Baaketønde *Nathurm* skal ombyttes med en rød Lystønde, mærket „*Nathurm*“, som skal vise rødt Et-Blink hver 7,5 s, Blink 2,5 s, Mørke 5 s. 54° 12' 39" N. 7° 51' 08" E.

Man maa ikke ubetinget stole paa, at disse 2 Tønder brænder.
(Kort Nr. 180.)

1389. Tyskland. Helgoland. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1806. Berlin 1913.)

Vraget af Torpedobaaden, som laa E. for Klitterne paa *Helgoland*, er borttaget og Afmærkning inddraget. 54° 12' 5" N. 7° 56' 6" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1259. København 1913.)

1390. Tyskland. Østfrisiske Øer. Norderney Seegat. Dovetief. Lystønde ombyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1807. Berlin 1913.)

Den sorte Lystønde D 2 er gaaet i Drift og er blevet erstattet med en sort Spids-tønde, mærket D 2. 53° 43' 47" N. 7° 09' 04" E.

1391. Holland. Seegat van Vlissingen. Sardijneul. Pæledæmning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1809. Berlin 1913.)

Ved *Vollendijk* er bygget en Pæledæmning, hvis Yderende er afmærket med en Baake med Ballon paa 51° 26' 54" N. 3° 33' 10" E. Herfra gaar Dæmningen i N.-lig Retning.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1678. København 1912.)

1392. England. Sheerness. Lystønde midlertidig inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1040. London 1913.)

Den rød og hvidbærmede Lystønde Nr. 6, som viser rødt Et-Blink hver 5 s, er midlertidig inddraget. 51° 27' 4" N. 0° 47' 3/4" E.

1393. England. Harwich. Cork Sand. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1017. London 1913.)

Cork Sand røde og hvide lodret stribede Stumpstønde med Stage og Bur er flyttet 0,1 Sm i Retning 166° (misv. S.) til 51° 54' 49" N. 1° 25' 12" E. (eng. Kort Nr. 2052.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1394. Frankrig. Ouistreham. Havnearbejder endt. Afmærkning borttaget.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 326/2038. Paris 1913.)

Uddybningen af Løbet til *Ouistreham* Havn er endt; de røde Fyr ved den gamle Del af E.-Molens er slukket og Dagsmærkerne borttaget. 49° 17' N. 0° 15' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/290. København 1912.)

1395. England. Spithead. Sømærker udlagt til Forsøg.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1032. London 1913.)

Ved Indløbet til *Spithead* er der til Forsøg udlagt følgende Sømærker:

1) En lille rød Tønde 3,66 Sm 86° (misv. E. t. S.) fra *St. Helen's* Fort Fyr. 50° 42' 1/2" N. 0° 59' 1/4" W.

2) En rød og hvid tærnet Tønde 3,76 Sm 88° (misv. E. t. S. 1/8 S.) fra samme Fyr.

3) En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, 4,2 Sm 126° (misv. S.E. 1/2 S.) fra samme Fyr.

4) En rød og hvid tærnet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, 3,97 Sm 127° (misv. S.E. 5/8 S.) fra samme Fyr.

1411. Brasilien. Rio de Janeiro Bugt. Enxadas. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1841. Berlin 1913.)

Paa et Skær, som ligger ganske tæt SW. for Øen *Enxadas*, er tændt et hvidt, fast Fyr. 22° 53' S. 40° 10' 1/2" W.

1412. Rio de la Plata. Buenos Aires. Belysning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 29/1842. Berlin 1913.)

Ved Havneindløbet til *Buenos Aires* er foretaget følgende Forandringer:

S.-Kanalen. Paa Molen ved Kilometer 0 er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 4 Sm.

N.-Kanalen. De to Fyrbaaker ved Kilometer 1 er ombyttet med Lystønder, der har samme Farve og viser samme Lys.

Baaketyret ved Foreningen af N.- og S.-Kanalen viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser. 34° 36' 3/4" S. 58° 16' W.

1413. Argentina. Bahía Blanca. Grunde rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1015. London 1913.)

En Grund med 4 m Vand er rapporteret i Nærheden af Tønde Nr. 8 i Løbet mellem *Banco del Este* og *Banco del Oeste*. *Banco del Este* Tønde Nr. 8: 39° 01' 1/4" S. 61° 52' 1/4" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1414. Frankrig. Marseille. Bassin de la Madrague. Lystønde udlægges.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 326/2040. Paris 1913.)

For at afmærke nogle Havnearbejder udlægges c. den 25de Juli d. A. en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, 800 m fra Kajen *Nord de la traverse de la Madrague* og c. 130 m E. for Forlængelsen af den ydre Dæmning ved *Marseille* Havn. 43° 20' 05" N. 5° 20' 30" E.

1415. Korsika. Kap Cénino. Scopa Pynt. Grund.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 317/1987. Paris 1913.)

Et Skær med 1,5 m Vand er fundet c. 0,5 Sm 318° (misv. NW. t. N. 1/8 N.) fra *Scopa* Pynt og c. 0,1 Sm. fra Land. Skæret ligger omtrent midt paa en Grund, som strækker sig næsten ind til den nærmeste Pynt i N.-lig Retning og lige saa langt SE. efter med Dybder paa 5 å 8 m. Skæret: 42° 18' 26" N. 8° 36' 13" E.

1416. Italien S.-Kyst. Taranto. San Paolo. Fyr tændt. Lystønde inddraget.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 176/467. Genova 1913.)

Paa Øen *San Paolo* er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 7 s, Blink 1 s, Mørke 1 s, Blink 1 s, Mørke 4 s. Lystønden, som midlertidig var udlagt, er inddraget. 40° 26' 1/4" N. 17° 10' 3/4" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/885. København 1913.)

1417. Italien S.-Kyst. Gallipoli. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 180/479. Genova 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa E.-Enden af Molen ved *Gallipoli* Havn er forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 7,5 s, Lys 5 s, Mørke 2,5 s. 40° 03' 25" N. 17° 58' 49" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/420. København 1913.)

1418. Italien E.-Kyst. Corsini. Afmærkning.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 180/480. Genova 1913.)

En flydende, hvid Baake med en Kegle paa Toppen er udlagt c. 25 m uden for Yderenden af N.-Molens Forlængelse. 44° 29' 1/2" N. 12° 17' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1367. København 1913.)

1396. Skotland. Islay Sund. Vrag afmærket.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1034. London 1913.)
Paa E.-Siden af Vraget af *Vind*, 0,62 Sm 76° (misv. E. 1/2 S.) fra *Rudha Mail* Fyr, er udlagt en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s. 55° 56 1/4' N. 6° 06 1/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1220. København 1913.)

1397. Skotland. Loch Tarbert. Skæer.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1036. London 1913.)
Et Skæer med 3,6 m Vand ligger 0,49 Sm 121° (misv. SE. 1/2 S.) fra S-Enden af *Rudha ant Sædem*. 55° 58 1/4' N. 5° 59 1/2' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1398. Atlanterhavet. Drivende Vrag.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1046. London 1913.)
Den 21de Juli d. A. er et c. 15 m langt Vragstykke observeret paa 48° 48' N. 24° 43' W.

1399. Island NW.-Kyst. Låtrabjarg. Fyr tændes.

Den 1ste August 1913 tændes et hvidt Lynfyr, *Låtrabjarg* (*Byargtangra*) Fyr, som viser Tre-Lyn hver 15 s., Lyn c. 0,5 s., Mørke c. 2,5 s., Lyn c. 0,5 s., Mørke c. 2,5 s., Lyn c. 0,5 s., Mørke c. 8,5 s., Fyret gaar i Skjul bage *Låtrabjarg*, naar man er E. for Pejling 330°. Flammens Højde: c. 60 m. Synsvide og Lysevne: 13,5 Sm. Linse-apparat af 4de Orden. 3 m høj, rødt Fyrstativ med hvidt Bælte. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. Fyrets nøjagtige Plads vil blive bekendtgjort senere. *Låtrabjarg*: c. 65° 30' N. 24° 32' W.

(Kort Nr. 147, 233 og 239. Islandske Lods, Side 84. Fyr-Fort. Nr. 630 A.)

1400. Spanien W.-Kyst. Arosa Bugt. Caraminal. Fyr tændes.

(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 29/1832. Berlin 1913.)
I den nærmeste Tid tændes paa Midten af Molehovvedet i *Caraminal* Havn et rødt og hvidt, fast Fyr. Lyset er hvidt i en Vinkel paa c. 90°, dens S.-Grense er omtrent i Pejling 315° og dækker over *Ostrevia* Rev, i øvrigt er Lyset rødt. 4 42° 36' 21" N. 8° 56' 08" W.

1401. Afrika. Kap Bojador. Undervandshindring.

(¹)Avis aux Navigateurs" Nr. 327/2048. Paris 1913.)
Damperen *Moul d'gel* har med godt 7 m Dybgaende stødt mod en Undervands-hindring c. 4 Sm fra Kap *Bojador* paa c. 26° 15' N. 14° 30' W.

1402. Afrika. Conakry. Oplysning om Barre.

(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 29/1834. Berlin 1913.)
Løbet over *Conakry* Barre har forandret sig, og Tønderne er flyttet i Overensstemmelse hermed.

Løbet er blevet betydeligt smalt, og Strømmen løber til Tider med stor Styrke tværs paa Kusen, saa Dampere kun kan passere Tønderne med fuld Kraft. Det er absolut nødvendigt at holde sig tæt til de røde Tønder ved Flodtid og til de sorte Tønder ved Ebbedid. 9° 31' N. 13° 43 1/2' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1223. København 1913.)

1403. Afrika. Angola. Little Fish Bay. Oplysning om Kysten.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1014. London 1913.)
Kysten i Nærheden af *Little Fish Bay* er rapporteret at ligge c. 5 1/2 Sm E.-ligere, end Kortene angiver. *Little Fish Bay*: 15° 09 1/2' S. 12° 06 1/2' E.

1404. Bermudaes Øerne. Two Rocks Passage. Agers. Fyr flyttet.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1008. London 1913.)
Det røde, faste Fyr paa S.-Enden af Øen *Agers* er flyttet 0,05 Sm i Retning 342° (misv. N. 5/8 W.). 32° 17 1/2' N. 64° 48 1/4' W.

1405. Nova Scotia. Liverpool Bugt. Coffin Island Fyr midlertidig forandret.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 60/211. Ottawa 1913.)
Fyret paa S.-Prynten af Øen *Coffin* er nedbrændt. Et hvidt, fast Fyr er midlertidigt tændt. Flammens Højde: 9 m. 44° 01' 57" N. 64° 37' 33" W.

1406. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Chatham. Tønder flyttet.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 28/2155. Washington 1913.)
Chatham Bar Spiritønde 1 er flyttet 1/2 Sm NNE. efter og ligger nu i 6,4 m Vand 65° (misv. E. t. N.) fra *Chatham* S.-lige Fyr og 149 1/4° (misv. S. t. E. 1/2 E.) fra *Old Harbor* Redningsstation.

Chatham Bar Spiritønde 4 er flyttet 1/2 Sm NNE. efter og ligger nu i 6,4 m Vand henholdsvis 62° (misv. E. t. N. 1/4 N.) og 148° (misv. S. t. E. 5/8 E.) fra samme Punkter. *Chatham* S.-lige Fyr: 41° 40' 17" N. 69° 57' 01" W.

1407. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Shoals. Oplysning om Fyrskib.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 28/2156. Washington 1913.)
Fra c. den 1ste August d. A. vil *Pollock Rip Shoals* Fyrskib være mærket med Navnet „*Shag*“. 41° 36' 40" N. 69° 53' 47" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1160. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1408. Jamaica S.-Kyst. Port Royal og Kingston. Grunde. Baake.

(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 29/1837. Berlin 1913.)

1) I Indløbet til *Port Royal* og *Kingston* ligger følgende Grunde:

a) I det S.-lige Løb i Indsøjlingslinien, Baaken ved Fort *Aguisita* overet med Baaken paa *W.-Middle* Rev, ligger en 6,9 m Grund paa 17° 55' 05" N. 76° 51' 12" W., en 7,3 m Grund paa 17° 54' 05" N. 76° 51' 20" W. samt E. for Ledelinien en 9,1 m Grund paa 17° 51' 52" N. 76° 51' 22" W.

b) I det E.-lige Løb ligger en 10 m Grund paa den N.-lige Udløber fra *East Middle* Grund, N. for Indsøjlingslinien „Lazaretet overet med Fyrbaaken paa *Rackum Cay*“. 17° 54' 53" N. 76° 46' 52" W.

2) Paa *Maiden Cay* Rev staar en Baake paa 17° 54' 35" N. 76° 48' 33" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/676. København 1913.)

1409. St. Lucia. Kap Moul à Chique. Oplysning om Fyr.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1009. London 1913.)
Kap *Moul à Chique* Fyr er synligt i Pejlinger fra 197° gennem 0° til 123°. Synsvide: 35 Sm. 13° 43' N. 60° 57' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/2016. København 1912.)

1410. Brasilien. Bahia. Santo Antonio Banke. Oplysning om Tønder.

(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 29/1839. Berlin 1913.)
Ved *Santo Antonio* Banke ligger den W.-lige Tønde i 14 m Vand, 172 1/2° (misv. S. 5/8 W.) fra *Santo Antonio* Fyr og 234 1/2° (misv. W. t. S. 7/8 S.) fra *Ponta Itapocam*, og den E.-lige Tønde i 12 m Vand, henholdsvis 156 1/2° (misv. S. 7/8 E.) og 234 1/2° (misv. W. t. S. 7/8 S.) fra samme Punkter. *Santo Antonio* Fyr: 13° 00' 45" S. 38° 31' 50" W.

Sejlskibe.

Rønne. Magnus, Hansen, ank. Timmernabben 21./7. — Freja ank. Holbæk 21./7. — Veset, Koføed, afg. Stockholm 21./7. til England. — Sigurd, Koføed, ank. Vordingborg 24./7. — Louise ank. Yxpila 24./7. — Prøven, Olsen, ank. Lübeck 24./7. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 24./7. — John Hintze, Knudsen, ank. Faaborg 25./7. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Faaborg 26./7. — Hans Peter, Holm, ank. Borgstaaen 26./7. — Hermod, Larsen, ank. Masnedssund 26./7.

Svendborg. Galathea, Jensen, ank. Fakse 22./7. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Tattness 22./7. — Brita, Jensen, ank. Hernösand 23./7. — Standard, Rasmussen, ank. Holmsund 22./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Wiborg 22./7. — Kathrine, Hansen, ank. Hudiksvall 23./7. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Libau 22./7. — J. M. Nielsen, Mortensen, ank. Umeå 23./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Fowey 24./7. — Marie, Hansen, ank. Øfjord 23./7. — Union, Olsen, ank. Geestemünde 24./7. — Activ, Mouritzen, ank. Reval 23./7. — Emanuel, Jensen, ank. Kristiania 23./7. — Danmark, Husfeldt, ank. Eu 24./7. — Marie, Nielsen, ank. Plymouth 24./7. — Ragnhild, Wilde, ank. Burntisland 24./7. — Delos, Andersen, ank. Paludden 24./7. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Petersborg 24./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Brunsbüttel 24./7. — Roma, Jensen, ank. Borgaa 26./7. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Holbæk 26./7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Landerneau 28./7. — Ludvig, Jørgensen, ank. Cornic Red 24./7. — Hans Emil, Skov, ank. Petersborg 27./7. — Haabet, Andreasen, ank. Pontreux 28./7. — Norden, Andreasen, ank. Sundsvall 27./7. — Doris, Kølke, ank. Petersborg 27./7. — Martin, Petersen, ank. Helsingborg 28./7. — Gefion, Lund, ank. Quimper 28./7. — Pampa, Jensen, ank. Wiborg 27./7. — Christian, Jørgensen, ank. Lorient 26./7. — Alfrede, Clausen, ank. Wasa 26./7. — Dagny, Rasmussen, ank. Fowey 28./7. — Cornwall, Petersen, ank. Petersborg 28./7.

Æra. Signe, Hansen, ank. Libau 21./7. — Christine Jensen, Raahauge, ank. Plymouth 22./7. — Amor, Hansen, ank. Setubal 21./7. — Danmark, Nielsen, ank. Setubal 21./7. —

Freden, Christensen, ank. Trinity 23./7. — Norland, Albertsen, ank. Sønderborg 23./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dover 23./7. — Anna, Petersen, ank. Dysart 21./7. — Marianne, Petersen, ank. Pillau 22./7. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Klintehøj 23./7. — Else, Boye, ank. Katpell 23./7. — Nathalia, Eriksen, ank. Cadix 22./7. — Rotha, Olsen, ank. Chaton 22./7. — Atlantic, Rasmussen, afg. Campbellton (N.B.) 12./7. — Capella, Thjellose, ank. Wismar 23./7. — Minde, Rasmussen, ank. Frederiksstad 24./7. — Alf, Hansen, ank. Tjøme 24./7. — Lauritz, Polmer, ank. Soby 23./7. — Vigilant, Jacobsen, ank. Cadix 24./7. — Agent Petersen, Frederiksen, pass. Dover 22./7. østg. — Niels, Christensen, ank. Bandholm 23./7. — Emanuel, Castrup, ank. Paspebiac (Canada) 23./7. — Nanna, Østermann, ank. Svaneke 24./7. — Johanne, Hansen, ank. Ransgate 24./7. — Bien, Petersen, ank. Svaneke 25./7. — S. L. Weber, Christensen, ank. Rodvig 24./7. — Vega, Petersen, ank. Rønne 25./7. — Kathinka, Bastrup, ank. Horten 25./7. — Aerial, Christensen, ank. Harvik 25./7. — Æra, Christensen, ank. Skippegan 25./7. — Apollo, Albertsen, ank. Mariager 26./7. — Anne, Hansen, ank. Aarhus 26./7. — Ami, Christensen, ank. Anstruter 26./7. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 26./7. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Fecamp 26./7. — Norma, Jørgensen, er ank. Herringeove. — Saga, Ohlsen, ank. Gullport 27./7. — Arken, Andersen, ank. Landskrona 27./7. — Inverurie, Friis, ank. Strömstad 28./7. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 28./7. — Claudia, Aaberg, afg. Casablanca 28./7. til Laguna de Terminos. — Hejmdal, Staugaard, ank. Lorient 27./7. — Hermod, Dreimann, ank. St. Johns. — Hebe, Clausen, afg. Hudiksvall 26./7. til Pihelli. Thyra, præj 21./7. paa 47° N. Br. 8° V. Lgd.

INDHOLD:

Fællesrepresentationen for dansk Skibstarts Aarsberetning for 1912 (Sluttet). — Kjøbenhavn, den 31. Juli 1913. — Istjeneste i Nord-Atlantehavet. — Sø- og Handelsretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроллерede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALTY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang
overalt



Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatore og Højseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	<p>Bugsering ufornøden. 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>	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Brede. 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 Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaert til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jernbanespo- ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodetvang. For Lodepenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl- blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl- blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodetvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge 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 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 Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandlaand.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværk, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uformøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbetalt Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne ingen afgiftstri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhalingssplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den nye Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
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 Møllen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½, à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket, Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1908.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørjes af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.
Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.
Forøget Fart uden større Hestekraft.
Nutidens stærkeste Konstruktion.
Ingen Vibration.
Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.
Roligere Aktionsævine for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævine. Kulforbrug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens Formindskelse. Mageligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.
Yderligere Oplysninger til Disposition.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Juli 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 ³ / ₄ — 116	115 ³ / ₄	116
Danmark	118 ¹ / ₂ — ³ / ₄	119	119 ¹ / ₄
Norden	128 ¹ / ₂	128 ¹ / ₄	128 ¹ / ₂
Gorm			
Carl	129 ¹ / ₂	129 ¹ / ₂	129 ³ / ₄
Dannebrog	144 — 143 ³ / ₄	143 ³ / ₄	144
Skjold	113 ³ / ₄ — ¹ / ₂	113 ³ / ₄	113 ¹ / ₂
Urania	41	40 ³ / ₄	41 ¹ / ₂
Neptun	136 ¹ / ₂ — 136	136	136 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	138 ¹ / ₄ — 137 ³ / ₄	137 ¹ / ₂	137 ³ / ₄
Hejmdal	137 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂
Østasiatiske	127	127	127 ¹ / ₄
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	135 ³ / ₄ — 136	135 ¹ / ₂	136
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	84 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4 % Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₄	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89	91
4 % — — 2. Serie.		91 ³ / ₄	93 ³ / ₄
4 % — — 1.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	88	90
4 % — — 7.		89 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf.	9.	90	91

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		144 ¹ / ₄	145
Privatbank		103 ¹ / ₄	103 ¹ / ₂
Landmandsbank		135 ¹ / ₂	135 ³ / ₄
Handelsbank		141 ¹ / ₄	141 ³ / ₄
Grundejerbank		10 ¹ / ₂	11
Burm. & Wain	81 ¹ / ₂ — ³ / ₄	81	81 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		111	119
Sukkerfabr.	209	209	209 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	210 ¹ / ₄	210	210 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 30. Juli 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.35	
Amsterdam	150.35	
Wien	75.55	

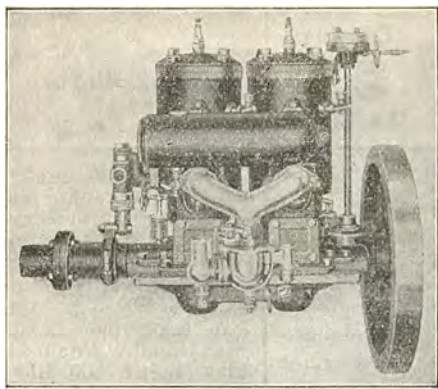
Notering paa Berlins Børs d. 29. Juli 1913.

Russiske Noter	214.75
4 % Russiske Consols	88.40
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	84 ³ / ₈
5 % Mexikanske 1899	90.10
5 % Rumænske Stats	98.90
4 % — — 1890	93.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 180,000, „Danmark“ 260,000, „Norden“ 316,000, „Carl“ 160,000, „Dannebrog“ 364,000, „Skjold“ 224,000, „Urania“ 28,000, „Dampskib. af 1896“ 236,000, „Hejmdal“ 128,000, „Gorm“ 260,000, „Neptun“ 248,000, „Dansk-russisk“ 404,000, „Østasiatisk“ 28,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup Import & Eksp. Co. Toldbodvej 7. Tlf. 7177

Specialitet: Højtrykmotorer til Lystartøjer.

Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskredse. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

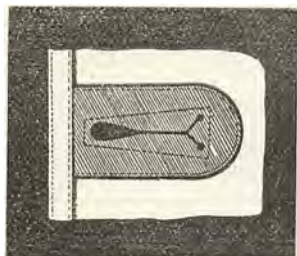
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa 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.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

De private Assurandeurer lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: Copenasura

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: Fjorde Søforsikring.

Telefon: Central 256.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. Telf. 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

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 Statsbaedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn, Privattelefon Nora 2393.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der adderer og subtraherer. Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 1873

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.



Kakerlakkerpulver

à 50 Øre.

Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Frederikshavns Værft og Flydedok R/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. —

— Statstelefon 4. —

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.
Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørger.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

• 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Forlang altid
OTTO MØNSTED'S
Margarine

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. August 1913.

20. Aarg.

M. B. COHN
 Telefoner 1403 - 3063 Telegr. Adr. Amlante
Toldbodvej 22.
 Eneforhandler af
Tekn. Maskinhandel.
 Otto Schwades Dampumper
 Biakes Kedler
 Higginsons selvsm. Løsehjul 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:
 Indlævej, Frihavnen. Telefon 5492.
 Toldboden. Frilager Nr. 11.



Nic. Heimbürger
 Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
 Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
 Sejl- og Flagmager.
 Kgl.-Hof-Leverandør.
 Niels Juelsgade 6.
 Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
 kendte Sølv Herre-
 uhr, mrk.: »Palle«
 — 40 Kr. —
 meget fint regulerende.
 Stort Lager af
 Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
 Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.: Toldbod-
 vej 7, Mez.
Compositioner
 Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
 • • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
 Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve Telefon
 til 5601
Bunkers og Lastrum
 • • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
 udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
 og besørger
 telegrafiske Udbetalinger
 paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
 hver Dag fra Kl. 10-5.

Rahtjens originale Composition
 for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
 Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
 Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk
 samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
 Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
 Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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“.

KELVIN & JAMES WHITE
 Glasgow.
 Nautiske Præcisionsinstrumenter
 af verdensanerkendt høj Rang.
 ENE-AGENT for Skandinavien:
CORNELIUS KNUDSEN
 København,
 der fører stort Lager og
 sender Literatur og Overslag.



Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
 solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
 Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

H. H. ADRIAN Kobbersmedemester **Alt Skibsarbejde udføres**
 Nyhavn 37 Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for
 Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Telf. Central 459. **Skibshypotekbanken af Rotterdam.**

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

CSeifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. August d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Memel. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Oneglia. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om en eventuel Afmærkning af et Areal paa Middelfrøens sydlige Del til Udkastning af Affald fra Kjøbenhavns Havn (3die Behandling). — Sagen toges til Efterretning.

Skrivelse fra samme angaaende Oprettelse i Hamburg af en Forsøgsanstalt for Skibbygning. — Sagen drøftedes.

Skrivelse fra samme med Konsulatsindberetning vedrørende Tilsandingen af Libaus Forhavn samt Havneforholdene i det hele taget dersteds. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Skrivelse fra samme med en af forskellige Dampskibsselskaber fremsat Besværing over Trafikeringsforholdene i Havnegade. — Indstilling vedtoges.

Skrivelse fra samme angaaende Foranstaltninger i Kjøbenhavns Havn mod Indvandring af Rotter fra ankomende Skibe og til Udryddelse af Rotter i Havnen. — Beslutning udsattes.

Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Foranstaltninger til Forebyggelse af Faren ved Lagring og Transport af Ferrosilicium. — Beslutning udsattes.

Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Ændring i de gældende Bestemmelser om Skibes Stoppepligt. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Skrivelse fra samme med Eksemplar af et af Board of Education udgivet Reglement for Skoler for Drengene, der skulle uddannes til Søfolk. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Skrivelse fra samme med Indberetning fra Konsulatet i Madrid angaaende ny spanske Lovbestemmelser vedrørende Lastelinie og Føring af Trælast. — Skrivelsen drøftedes.

Skrivelse fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« angaaende Spørgsmaalet om Oprettelse af en Taagesignalsstation paa Tornby Strand. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Skrivelse fra samme angaaende Spørgsmaalet om Lempelser i Bestemmelserne om Lodspligten under Bugsering (2den Behandling). — Sagen drøftedes.

Skrivelse fra samme angaaende en af »Nordisk Skibsrederforening« paa sidste Generalforsamling vedtaget Resolution angaaende Opbringelse i Krig af fjendtlige Undersaatters Ejendom til Søs. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Konsulatsindberetning fra Washington angaaende nyt Toldlovsforslag, der bemyndiger Præsidenten til at afslutte ny Handelsoverenskomster med fremmede Lande. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Skrivelse fra samme angaaende Bibeholdelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Saint Valery-sur-Somme. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, den 7. August 1913.

Vi har modtaget følgende:

Søfarendes Stemmeafgivning ved sidste Folketingsvalg. Straks efter sidste Folke-

tingsvalg meddelte *Dansk Søfartstidende* Resultatet af fraværende Sømænds Stemmeafgivning i nogle af de Valgkredse, der har særlig Interesse for de Søfarende. Nu foreligger der Opgørelse for hele Landet over, hvormange fraværende Sømænd, der har afgivet deres Stemme i Henhold til den ny Lov, og herefter viser det sig, at ialt har 967 Sømænd benyttet sig af den Ret, som denne Lov giver dem. Da der ikke haves nogen Statistik over hvormange søfarende Vælgere, der findes, er det ikke muligt at sige hvormange Sømænd, der har stemt i deres respektive Valgkredse paa Valgdagen, sammenlignet med dem, der stemte efter den ny Lov, dog maa det antages, at de sidstnævnte er i betydeligt Flertal, og at Valgdeltagelsen saaledes har været ret god første Gang. Flere Steder er ogsaa adskillige farende Sømænds Stemmer gaaet tabt, fordi de ikke har været opført paa Valglisten. Meddelelsen heraf var selv Medlem af en Valgbestyrelse og bemærkede, at i hans Kreds gik flere Stemmer tabt af nævnte Grund. At Søfolk tidligere ikke har interesseret sig for at undersøge, om deres Navne findes paa Valglisten, er jo ikke til at undres over, men nu bør de enten selv eller gennem deres Paarørende hjemme have deres Opmærksomhed henvendt paa Valglisten, naar denne er fremlagt, og fremskomme med Anmodning om Optagelse af deres Navn paa Listen, hvis dette er blevet glemt.

En hjemvendt Sømænd meddelte mig fornylig, at om Bord i det Skib, han havde faret med, var der afgivet Stemme af alle stemmeberettigede, og at han syntes den ny Lov var en ypperlig Lov, da Folkets og Landets Interesser ved den fik større Betydning for Sømændsstanden. Stemmeafgivningen om Bord skildrede han saaledes: Efter at Skibsføreren havde meddelt, at Stemmeafgivningen skulde foregaa næste Dag til et fastsat Klokketid, da det var sidste Dag Skibet laa ved Land indenfor den rette Tid, samlede de stemmeberettigede ved dette Klokketid, sammenkaldt ved Skibsklokken. Skibsføreren bød nu velkommen, omtalte den ny Lovs Betydning for Sømændsstanden og forklarede, hvorledes Afstemningen lovmæssig skulde foregaa. Stemmeafgivningen foregik derefter i Kabytten, og som Stemmerum benyttedes et tilstødende Kammer. Det vakte udell Tilfreds mellem Sømændene, at de nu gennem den ny Lov kunde udøve deres Ret og Pligt som danske Samfundsborgere, uagtet de i Stillingens Medfør befandt sig i et fremmed Land.

Efterhaanden som Loven om fraværende Søfolks Adgang til Deltagelse i Valg af Rigsdagens Medlemmer vinder mere Forstaaelse, vil den selvfølgelig faa større og større Tilslutning, men det har allerede nu vist sig, at Sømændsstanden skatter sin Stemmeret.

Observator.

Motorskibet »Suecia« i Buenos Aires. I »The Standard« fandtes for en Tid siden en interessant Artikel om M./S. »Suecia«, samt Omtale af andre Dieselskibe. Der gives blandt andet et godt Billede af Motorskibenes Udvikling ved Angivelsen af følgende Tal:

Aar	Antal af Motorskibe	Tonnage af Motorskibe	Installerede Hestekræfter
1911.....	3	5,000	1,200
1912.....	15	75,000	21,000
1913.....	53	275,000	91,000

For at vise Økonomien ved Dieselmotorer angives, at der til én eff. HK. bruges ved:

En alm. Dampmaskine ..	7,000—10,000	Varmeenheder.
- Dampm.m. overh. Damp	4,000— 7,000	—
- Damp turbine	..... 4,000— 7,000	—
- Gasmaskine	..... 3,000— 3,600	—
- Dieselmotor	..... 1,850— 2,000	—

Efter at have berømmet det Mod og Snille, der er vist af de ledende Mænd i Danmark ved at fremkomme først med et søgaende Dieselskib, skrives blandt andet om, hvilket stolt Øjeblik det maa have været for den geniale danske Ingeniør Knudsen, da han ved Siden af Etatsraad H. N. Andersen og Admiral Richelieu stod paa Broen af »Selandia« i East India Docks og ønskede de ypperste Mænd i England velkommen. Det sammenlignes med det Øjeblik, da Fulton sejlede op ad Mississippi paa det første Dampskib. Mr. Winston Churchill sagde i en Tale sammesteds, at de danske Vikinger var kommet som i gamle Dage for at lære Briterne Søkræfterne at kende, og sluttede med at sige: »We have still a lot to learn from that marvellous, little nation«.

Derefter beskrives Udstyrelsen af Maskineriet i »Suecia«, der, som bekendt, er lidt større end »Selandia«, idet hver Motor kan yde 2,000 inde. HK.

Rederiet for »Suecia«, Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Stockholm, havde inviteret de stedlige Autoriteter og Honoratiories om Bord, da Skibet var i Buenos Aires.

I Artiklen omtales derefter Oljespørgsmaalet og angives andre Stoffer, der kan bruges som Brændsel, f. Eks. Tjæreolje. Der henvises til de store Oljefelter i Argentina, som ikke udnyttes saa godt som muligt.

Til Slut fastslaaes »Suecia« som en Succes og en Forløber til hine Kyster for en ny Type af Skibe, som vil bringe Velstand og Rigdom til Landet histovre.

I Bladet »La Nacion« af 24. Februar 1913 omtales ligeledes »Suecia«'s første Besøg i Buenos Aires.

Toldbøder for Dampere, der løber ind i Kejsar Wilhelm-Kanalen ved Hollenau.

Firmaet Zerssen & Co. skriver til »Hansa«: I Følge Meddelelse fra vor Filial i Hollenau, har Toldvæsenet dér faaet fornyet Instruktion om at vaage nøje over, at Toldforskrifterne for de Dampere, som fra Søen løber ind i Kieler Fjord, bliver overholdt. Dertil hører, at saadanne Dampere stopper op ved Toldvagtsskibet »Labö«, for dér at blive ekspederet af Toldvæsenet, eller hvis de vil være fritaget for Anmeldelse ved Toldvagtsskibet, da fører følgende Tegn for Toldvæsenet: Om Dagen Flaget med en Stribe (Strichflagge), i Skipperkredse ogsaa kaldet Bismarckflaget, d. v. s. et hvidt Flag 1,6 × 1 m med en sort Skraastribe, foroven inderst og fornedent yderst. Om Natten to forskriftsmæssige Lanterner over hinanden anbragt med en Afstand af mellem 1 og 2 m og saaledes, at Lyset kastes agterud; foroven den grønne og fornedent den hvide. Ved at løbe ud fra Kanalen til Østersøen gælder de samme Bestemmelser, hvis Kaptajnen ikke har taget Lods om Bord. Da mange Dampere ikke ændrer disse Bestemmelser og da maa betale Toldbøder, anmoder vi, i Redernes Interesse, »Hansa« om at bringe en Meddelelse herom.

Finske Lodsforhold. Om disse skriver det finske »Schiffahrts Zeitung«: Som det kunde ventes, har den russiske Lodstjeneste været ude af Stand til at imødekomme de rimeligste Krav i første Halvdel af indeværende Aar. Afmærkningen af Farvandene har været mangelfuld og underliden fejlagtig, og i mange Tilfælde var den ikke udført førend tre Maaneder efter Navigationens Aabning. Som Følge heraf meldes der stadig om Skibes Grundstødning snart paa et og snart paa et andet Sted. Det kan i det Hele siges, at Forholdene snarere er blevet værre end bedre siden sidste Aar.

Værftsarbejderkonflikten i England. London, 31. Juli. Konflikten mellem Arbejdsgiverne og Værftsarbejderne er definitivt endt, idet Arbejderne ved

Afstemningen har vedtaget at akceptere Arbejdsgivernes Lønningstilbud. Forslaget blev vedtaget af alle Parter. Dermed er Freden sikret for et Aar.

(Ritz. Bur.)

Dokstrejken i Leith. Shipping Federations Dampers »Paris« ankom den 28. f. M. til Imperial Dock i Leith med 200 Arbejdsvillige, som blev indkvarteret i Depotskibet »Lady Jocelyn«. Der er nu c. 800 indførte Arbejdere i Virksomhed i Dokkerne. Strejken har været over fem Uger, og der er endnu ikke Tegn til en Overenskomst.

»Shipp. Gaz.«

Den nye Balkankrig. Den græske Regering har udstedt en Bekendtgørelse, i Henhold til hvilken Indsejlingen til Piræus Havn er fri saavel om Dagen som om Natten.

I Henhold til en til Udenrigsministeriet indløben Meddelelse har den græske Regering udstedt en Erklæring gaaende ud paa, at Blokaden af Mæcedoniens og Thraciens Kyster nu er fuldstændig ophævet.

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler:

Telegram fra Siglufjordden 5. August.

Spredt Is udenfor den vestlige Del af Nordlandet. Ved Siglufjord er Isen 30 Kilometer, ved Skagen 15 fra Land. Ved Kap Nord er ikke spærret.

See-Berufsgenossenschaft.

Det højt ansete Selskab See-Berufsgenossenschaft i Hamburg har i Anledning af sit 25aarige Bestaaen udgivet et Festskrift, i hvilket der kastes et Blik tilbage paa Selskabets Virksomhed i det svundne Tidsrum. Selskabets Oprettelse, der var paabudt ved den tyske Ulykkesforsikringslov for Søfolk og andre ved Søfarten beskæftigede Personer, af 13. Juli 1887, begyndte sin Virksomhed med Aaret 1888, og dets første Formand blev den bekendte Skibsreder C. F. Laeitz i Hamburg, der indtog denne Stilling til sin Død den 22. August 1900. Formandspladsen har siden da været beklædt af Hr. R. C. Krognann i Hamburg. Festskriftet bringer smukke udførte Portrætter af de to Formænd og af Selskabets forskellige Bestyrelsesmedlemmer i de svundne 25 Aar, af hvilke flere er afgangne ved Døden. Selskabet, hvis Virksomhed er af indgribende Betydning paa den tyske Søfarts forskellige Omraader, er delt i seks Sektioner, der har Sæde i Byerne Papenburg, Bremen, Hamburg, Kiel, Stettin og Danzig, og hver Sektion histaaes igen af et Antal sagkyndige Tillidsmænd.

See-Berufsgenossenschaft begyndte sin Virksomhed i et lille lejet Lokale, hvor kun to Funktionærer beskæftigedes, men ejer nu sin egen store, smukke Administrationsbygning, der har kostet henved 1 Million Mark, og beskæftiger ogsaa nu et meget stort Personale. I de 25 Aar, der er svundet, har See-Berufsgenossenschaft været samlet til 26 ordinære og 3 ekstraordinære Møder, og dets Bestyrelse har afholdt 65 Møder, i hvilke 2,070 Sager har foreligget til Behandling og Beslutning, men i langt højere Grad end ved disse Møder er der blevet lagt Beslag paa Medlemmernes Arbejde ved Sager, som er blevet forelagt dem til skriftlig Erklæring eller Afgørelse. I hvilken Grad

Arbejdet her er vokset vil fremgaa af, at disse Sagers Tal i de sidste ti Aar har udgjort c. 22,000, hvortil endnu er kommet c. 1,900 Sager som, efter at en Invalide-, Enke- og Børne-Forsørgelseskasse den 1. Januar 1907 er traadt i Virksomhed, er blevet forelagt Selskabet. Dette, hvis Hovedvirksomhed er Administrationen af de forskellige Grene af Ulykkesforsikringen af Søfolk og Pensioneringen af omkomne Søfolks Efterladte, varetager desuden paa forskellig Maade det Offentliges Tilsyn med Skibsfartens Anliggender. Selskabet blev som nævnt skabt ved Ulykkesforsikringsloven for Søfolk af 1887; det blev dog ikke alene et Organ specielt til Gennemførelse af denne Lov, men desuden en raadgivende Instans i alle vigtige Søfartsspørgsmaal. Gang efter Gang er Selskabet blevet aføsket Erklæringer af den tyske Regering og af de forskellige Forbundsstaters Regeringer angaaende Spørgsmaal, som staar i Forbindelse med Søfarten, ligesom det er blevet repræsenteret ved alle tyske Søfartsmøder og stadig er blevet tilkaldt af Regeringen til Deltagelse i tekniske Søfartskommissioner, og det baade med raadgivende og beslutende Stemmeret. Mange udenlandske Regeringer, deriblandt ogsaa den danske, har søgt Raad og Oplysninger om Søfartsspørgsmaal hos See-Berufsgenossenschaft i Hamburg, ligesom Selskabet har været medvirkende ved Afslutningen af Overenskomster angaaende Lastelinie-regler mellem Tyskland og en Række fremmede Stater. Selskabet har siden 1. Januar 1895, i Følge en Overenskomst, haft en uvurderlig teknisk Støtte ved et nøje Samarbejde med det tyske Klassifikationsselskab »Germanischer Lloyd«, og det kontrollerer paa de tyske Søstater Preussen, Hamburg, Lübeck, Oldenburg og Mecklenburg-Schwerin's Vegne Anbringelse af Lastelinie-mærker, Skibsbesigtigelser, Synsprøver, Udgivelse af Anordninger angaaende Sikkerhedsforanstaltninger paa Søen samt Uddeling af Præmier til Redningsmænd. Foruden det betydelige Arbejde See-Berufsgenossenschaft har udført ved Udarbejdelsen af de tyske Lastelinie-regler, har det i Aarenes Løb udarbejdet en Række Forskrifter angaaende Sikkerhedsforanstaltninger paa Søen, deriblandt omfattende Forskrifter for Fiskedampere, for vandtætte Skodders Anbringelse, Fribord, Skibes Forsyning med Baade og Redningsmidler m. m. Ved de forestaaende Forhandlinger paa de paatænkte internationale Konferencer om Opnaelsen af ensartede Bestemmelser angaaende Lastelinie-reglerne og angaaende Sikkerheden paa Søen, vil der komme til at foreligge ny, betydelige Opgaver for Selskabet og da navnlig ved at gennemføre de Beslutninger, som de eventuelle internationale Konferencer maatte tage for de tyske Skibes Vedkommende.

Da See-Berufsgenossenschaft blev stiftet, henhørte der 1,790 Rederier og 28 beslægtede Virksomheder derunder, som beskæftigede 3,189 Skibe, nemlig 2,332 Træ-Sejlskibe, 174 Jern-Sejlskibe og 683 Dampere. Den 31. December 1912 var Rederiernes Antal 1,522 med 3,717 Skibe, nemlig 813 Træ-Sejlskibe, 565 Jern-Sejlskibe, 58 Sejlskibe med Hjælpemaskine, 1,775 Dampere, 245 Fiskedampere og 261 Sildeloggere, desuden henhørte 47 beslægtede Virksomheder under Selskabet.

Den 1. Januar 1888 maatte den samlede Flaade 4,028,021 Kubikmeter, og den 31. December 1912 13,654,267 Kubikmeter. Flaadens Størrelse var altsaa vokset med 9,626,246 Kubikmeter eller 239 pCt. De under See-Berufsgenossenschaft hørende Bedrifter, der faldt ind under Ulykkesforsikringen talte i 1888 c. 37,795 Personer og i 1912 c. 86,176 Personer; af disse var c. 72,000 egentlige Søfolk. Ulykkestilfældenes Antal var i 1912 3,898, hvoraf 473 medførte Døden. En stor Del af Ulykkestilfældene var dog af en let Natur, idet der kun i 403 Tilfælde blev udbetalt Skadeserstatninger. I 1912 blev der ialt udbetalt 1,182,050 Mark i Skadeserstatninger, og i de svundne 25 Aar er der ialt udbetalt 15,421,332 Mark.

»Hvordan faar vi Søfolk?»

Fra Forstanderen for Svendborg Sømåndshøjskole har vi modtaget følgende:

I den Artikel jeg i Forsommeren skrev, og som er optaget i forskellige Søfartsblade (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 18), var det mig om at gøre at paavise nogle af Grundene til, at vore Sømænd udvandrere, og hvorledes denne Udvandring kan modarbejdes og Sømændene bevares for vor egen Handelsflaade. Jeg skal hertil kun løje, at Antallet af danske Sømænd i norske Skibe viser sig at være endnu større end i min Artikel angivet, nu vistnok tæt ved 2,500! Der er altsaa den stærkeste Opfordring til virkelig at gøre noget i den Sag. Men der er et andet Spørgsmaal, som er af ikke mindre Vigtighed, nemlig hvad der kan gøres for at fremme den nødvendige Tilgang til Sømændstanden.

Jeg skal ikke fortabe mig i Fortiden, thi det kommer der ikke stort ud af, men nøjes med at understrege den Kendsgerning, at i vore nuværende Sømændscentre er det et rent Faatal, der gaar til Søs, Fanø maaske undtaget. Tilvæksten kommer nu ret spredt fra det ganske Land, der er endog en Del fra Midtjylland. Fra Børnehjemmene sendes nogle ud til Sømændslivet; ved Majdagsliden er der gerne en Del Karle, der søger Hyre f. Eks. her i Svendborg. Men dette forslaar jo kun lidt, og Skoleskibenes Drengehold mærkes der ikke synderligt til; »Viking« er en Befalingsmandsskole, og »Georg Stage« eksporterer en væsentlig Del af sit Hold netop til norske Skibe.

Hvad da? Betyder den manglende Tilgang, at der ingen Sømændslust er mere hos danske Drengene?

Ingenlunde! Atter i Aar var der, efter hvad der er meddelt mig, over 100 Ansøgere til »Georg Stage«s 80 Pladser, og da »Viking« i Foraaret var hjemme, var der ogsaa et betydeligt Overtal af Ansøgere. Saaledes gentager det sig Aar efter Aar, og det er jo umuligt at forklare dette paa anden Maade, end at der er mange Drengene i vort Land, som har Lyst til Søen. Men de kommer ikke til Søs, thi Hjemmene stiller atter og atter det Vilkaar: Du maa gerne komme til Søs, naar du har Lyst dertil, men kun, dersom du kan komme med et Skoleskib. Jeg har haft adskillige Eksempler derpaa, alene den sidste Uge har jeg korresponderet med tre Hjem, der ønskede mit Raad med Hensyn til midlertidig Anbringelse af Sønner, der næste Foraar ventede at komme ud med Skoleskibene. Men den midlertidige Anbringelse, man ønsker, er ikke en foreløbig Hyre! Det er et ganske ejendommeligt Forhold, men det har sin simple Grund i, at Hjemmene ikke mener i den almindelige Søfart at have tilstrækkelig Garanti for deres Sønners gode faglige Oplæring eller moralske Omgivelser. Og den Garanti kræver Hjemmene, og den mener de at finde i Skoleskibene.

Men da det er ganske umuligt at drage Sønerne til Sømændslivet uden Hjemmenes paa Tillid og Forstaaelse byggede Tilladelse, saa er der, synes det mig, kun ét at gøre, nemlig at finde de Veje, ad hvilke denne Tillid kan vindes og bevares paa en sund og sand Maade.

Dertil hører, at der kan stilles de Unge et Maal for Øje, som er baade opnaeligt og attraaværdigt, og her synes Udviklingen jo i den seneste Tid at have taget nogen Fart i den rigtige Retning. Jeg læste i Juliheftet af Skibsførerforeningens Maanedssblad med baade Forbavelse og Glæde om de Kaar, engelske Rederier nu byder, og bliver de Kaar almindelige derovre, vil Virkningen jo sikkert ogsaa kendes hos os. Det er Forhold, der giver Frimodighed til at sige til Hjemmene: »Lad kun Drengene komme til Søs, der ligger ogsaa dér en smuk Fremtid for de dygtige og energiske«. Men der hører mere til, der hører en velordnet Uddannelseslid til, saa det ikke er tilfældigt, hvilke Kaar, der bydes i skiftende

Skibe; Hjemmene maa have Tryghed for i alt Fald de første 2—3 Aar.

Med andre Ord, vi maa ind i ordnede Lærlingeforhold, og disse maa gøres saaledes, at baade Hjemmene og Skibene kan være tjent dermed. Fra Norge arbejdes der en Del i den Retning. Jeg har liggende for mig en Kontrakt fra det store Sejlskibsfirma »Strøy & Co.« i Kristianssand. Den gælder en treaarig Lærlingetid. Naar Drengen gaar om Bord, erlægges der 360 Kr., svarende til 10 Kr. maanedlig, og dette Beløb fortabes i Rømningsstilfælde, eller hvis Drengen paa Grund af daarlig Opførsel maa afskediges. Er Drengen flink, faar han derimod i Maanedshyre 12 Kr. i de første 6 Maaneder, 18 Kr. i de næste 6 Maaneder, 2det Aar 25 Kr. og 3die Aar 40 Kr. Der undervises om Bord ogsaa i Navigation, og naar Styrmandseksamen er overstaaet, er han fortrinnsvis berettiget til Ansættelse i Rederiets Skibe. Denne Kontrakt passer vel ikke helt for vore mindre Skibe, men dersom man vilde ordne Lærlingetiden i Samarbejde med en Skole i Land, da vilde det vist uden Vanskelighed kunne gøres. For Sømmandshøjskolens Vedkommende kunde jeg f. Eks. tænke mig en Ordning omtrent saaledes: Drengene gennegaar for egen Regning her et to Maaneders Kursus, inden de kommer om Bord; derefter sysselsættes de indenfor et Rederi i to Aar, dog ikke i mere end to forskellige Skibe for derefter — jeg har tænkt mig paa Rederiets Regning — at faa et afsluttende tre Maaneders Kursus paa Højskolen og siden endnu et Aar gøre Tjeneste om Bord. Man vilde da have en samlet Lærlingetid paa 3—3½ Aar. Skulde der deponeres et Beløb? Det maatte i saa Fald næppe være ret stort. Hyresatserne kunde vel sættes omtrent som i de norske Skibe, maaske henholdsvis 15—20—30—40 Kr.; thi Nord- og Østersøarten stiller jo i flere Henseender større Krav til Udrustningen end Langfarten. Forbindelsen med Hjemmene burde vist knyttes gennem et Udvalg, der betegner et Samarbejde mellem Rederne og Skolen.

Jeg tror, den her paapegede Vej vil være baade praktisk og fremkommelig. Men endnu et. Enhver ny Ordning har sine Vanskeligheder, og jeg tror, det vilde være lettest at vende Hjemmenes og de Unges Øjne til den her paapegede Ordning, om den suppleredes med et sejrende Skoleskib. Samtidig med, at et saadant Skib, sejrende paa Nord- og Østersøen i Fragtfart om Sommeren, forløjet her i Havnen om Vinteren, vilde give os den fornødne Øvelsesplads, vilde det ogsaa spare os for en Udvidelse af Skolens Lokaler, idet Vinterdrengeholdet under dets Forberedelsestid kunde bo om Bord. Jeg har tænkt frem og tilbage over denne Sag, men da tidligere Elever her paa Højskolen i Vinter kom og tilhød de første 1,000 Kr. til et saadant Skib, forstod jeg, at den Tanke ikke maatte skrinlægges, og den har været og vil atter komme til Forhandling indenfor »Brøderkredsen, paa Havet«, der alt har knæsat Principet. Tanken er jo iøvrigt for mange Aar siden fremført af nuværende Havnemester, Kapt. Bondé, Kjøbenhavn: En 3-m. Skonnert i almindelig Fragtfart og med c. 15 Drengene om Bord, hvilke fra Efteraaret gaar videre som Lærlinge i almindelige Skibe. Efter hvad jeg har undersøgt, er der vistnok Mulighed for at virkeliggøre Tanken med en Kapital paa c. 30,000 Kr. og alligevel faa et fuldt ud godt og formaals-tjenligt Skib, og jeg har drøftet Sagen med erfarne Redere, der mener, at naar Skibet haves gældfrit, vil Driften kunne bære sig under almindelige Sejladsforhold. Nogen Støtte fra offentlig Side vilde der vel ogsaa blive. Skibet er tænkt c. 300 Reg.-Tons.

Allsaa er det mit Syn paa Sagen, at ved ordnede Lærlingeforhold i Forbindelse med et mindre Skoleskib og Samarbejde med Skolen i Land, vil der kunne skabes en ikke ubetydelig Tilgang til Sømandsstanden, og det af Drengene og fra Hjem, man maa være glad ved at knytte til Standen. Jeg synes, de Ofre, der kan blive Tale om, er saa beskedne, at de ikke burde virke afskrækkende.

Hvem vil da være med?

Redere, Skibsførere, Sømandsinteresserede; jeg har svært ved at tænke, at der skude kaldes forgæves i denne Sag, og ligesaavel som jeg gerne ser Indlæg om denne Sag følge efter, saaledes modtager jeg med Glæde ethvert Tilbud om Støtte til Sagens Gennemførelse saavel i Penge som paa anden Maade.

Sømmandshøjskolen i Juli 1913.

Vilh. Rasch.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 65/1912, afsagt den 4. April 1913. Firmaet Louis Dreyfus & Co. ved Firmaet Theodor Kliatschko mod Firmaet Petersen, Møller & Hoppe.

Firmaet Louis Dreyfus & Co. har under nærværende Sag paastaet det af dem indstævnte Firma: Petersen, Møller & Hoppe, som Repræsentanter for Dampskibet »Johanna«s Rederi, A/B. Banco i Stockholm, dømt til at betale dem Erstatning for deres Tab ved, at en Del af et med nævnte Skib ankommet Parti Majs ved Udlosningen, som foregik dels i Nyborg, den 20. Juni f. A., dels i Nykjøbing F. og sluttelig i Kjøbenhavn, den 6. Juli s. A., fandtes beskadiget, med Kr. 15,671.59 og Renten heraf fra Stævningens Dato, samt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte procederer til Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger, hvorhos begge Parter har nedlagt subsidiære Paastande med Hensyn til Erstatningens Størrelse.

Af Sagens Oplysninger fremgaar følgende:

Dampskibet »Johanna«, der er bygget i 1889, indtog i Tiden omkring April til Begyndelsen af Maj f. A. en til Danmark bestemt Ladning Majs, c. 5,000 Tons, paa fire forskellige Pladser, nemlig Otchemtchire og Poti i Rusland, samt Bourgas og Varna i Bulgarien. Den 4. Maj forlod Skibet sidstnævnte By, men blev den følgende Dag stoppet ved Dardanellerne paa Grund af udlagte Miner og maatte nu vente indtil den 20. s. M., inden det kunde fortsætte Rejsen. Allerede i Middelhavet mærkede Kaptajnen nogen Lugt, som tydede paa Varme i Lasten, og denne Lugt, som var tiltagende, var bleven umiskendelig, da Skibet kom til Holland, hvor det efter at have indtaget Bunkerkul fik en yderligere Forsinkelse paa fire à fem Dage som Følge af indtruffen Maskinskade. Ved Udlosningen i Nyborg blev der paa Begæring af Ladningsejerne foretaget en Besigtigelsesforretning, i hvilken det udtales, at Ventilationen i de tre af Skibets fem Luger, nemlig Nr. 1, 3 og 4, har været fuldt ud forsvarlig, at der i Luge 2 som Ventilator kun fandtes en saakaldet »feeder«, d. s. en temmelig stor og høj firkantet Kasse, som kun gik igennem første Dæk, og som paa Grund af et anbragt Tværskod ingen Ventilation kunde skaffe til den Del af Majsen, som laa foran dette Skod, samt at der i Luge 5 ikke fandtes nogen Ventilator, men kun igennem Dækket et Rør paa c. 6 cm. i Diameter, i hvilket var anbragt et Træprop. Endvidere udtales det i Forretningen, at en Del af den udlossede Majs fandtes beskadiget og, under Henvisning til at en Ladning Majs lettere beskadiges ved en længere Rejse, skønnede Mændene, at Opholdet ved Dardanellerne, som i Forretningen angives at have været fra den 5. til den 22. Maj, havde bevirket en Del af Skaden, som de ansatte til 60 pCt. af Værdiforringelsen, samt at Opholdet i fem Dage i Holland yderligere havde forøget Skaden med 40 pCt. De tilføjede sluttelig, at da hele Ladningen ikke var lossat under deres Kontrol, var de ikke i Stand til at fastsætte Skibets Ansvar for Beskadigelsen i Lugerne uden Ventilation i Forhold til Beskadigelsen i de øvrige Luger, da denne Besvarelse rettelig hørte hjemme i sidste Havn under Henvisning til den her foretagne Synsforretning.

Ved næste Udlosning, der fandt Sted de sidste Dage i Juni i Nykjøbing F., blev der atter efter Begæring af Ladningsmodtagerne optaget en Besigtelsesforretning. Det viste sig ved denne, at den Del af Ladningen i Lugerne 2 og 4, der var bestemt for Oplosning i Nykjøbing, tilsyneladende var sund og kun havde nogen tør Varme, medens Partierne i de øvrige tre Luger var mere eller mindre beskadiget, saaledes at Majsen havde taget stærk Varme og for en stor Del var befængt med Skimmel og Lugt.

Efter Begæring af Skibets Kaptajn blev der samtidig i Nykjøbing oplaget endnu en Besigtelsesforretning, i hvilken det bl. a. udtales, at Mændene ikke drister sig til at afgøre, hvorvidt Luftkanalen i Luge 2 gør samme Nytte som en almindelig Luftventil med drejelige Rør, men under Henviisning til, at den Sort Majs, som fandtes i dette Rum, ogsaa i andre Dele af Skibet, hvor Ventilationen havde været god, fandtes i mere eller mindre beskadiget Tilstand, skønnede Mændene, at Skaden maatte tilskrives Majsens Kondition. Endvidere hedder det i Forretningen: »I Lastrum Nr. 5, hvortil ingen Ventil førte, idet en afbrækket Telegrafstøtte, hvortil hørte en Træprop, ikke kan betegnes som saadan, fandtes Majsen paa Mellemdækket varm og beskadiget, medens den dog ved Undersøgelse senere paa Dagen ude i Borde bag et Træskod, hvor Luften ikke havde kunnet komme til den, under det øverste Lag, fandtes prima. Under Mellemdækket var Majsen koghed og muggen«.

Den 1. Juli og følgende Dage blev Restladningen udlosset her i Kjøbenhavn. To paa Ladningsmodtagernes Begæring af nærværende Ret udmeldte Mænd tilsaa Majsen under Losningen og afgav den 11. Juli en Beretning, hvori de med Hensyn til Ventilationen udtaler, at der for Luge 3's Vedkommende intet fandtes at erindre, at den eneste Ventilation i Luge 2, den saakaldte »feeder«, i uroligt Vejr ikke har kunnet benyttes som Ventil, men kun som enhver anden Luge og at de derfor maa betegne den Maade, hvorpaa det her beliggende Majs var ventileret, som yderst mangelfuld; at Luge 5 maa siges aldeles at have manglet Ventilation, da det til samme førende Rør paa c. 10 cm. efter det oplyste har været forsynet med en Træprop, der ikke har været aflaget under Rejsen. Endvidere udtaler Mændene, at af den fra Lugerne 2, 3 og 5 udlossede Majs fandtes beskadiget to Partier Varna og et Parti Bourgas Majs, der var muggen, affarvet og varm og for de to Partiers Vedkommende med et større Indhold af sorte og bløde Korn, og at den saaledes beskadigede Majs har en Mindreværdi af henholdsvis Kr. 8,424.25, Kr. 566.30 og Kr. 409.40, samt at den mangelfulde Ventilation efter deres Formening bærer Skylden for 75 pCt. af Skaden i Luge 2 og for 100 pCt. af Skaden i Luge 5. I en Tillægserklæring af 8. Marts d. A. har Mændene efter at være gjort bekendt med de i Sagen fremlagte Erklæringer og Bilag, udtalt, at de i et og alt fastholder deres Mening: at Majsen har været i god og forsvarlig Stand ved Afloadningen, og at Beskadigelsen i Lugerne 2 og 5 for resp. 75 pCt. og 100 pCt.s Vedkommende skyldes mangelfuld resp. manglende Ventilation. Erklæringen slutter saaledes:

»S/S »Johanna« erindrer vi ikke mere i Enkeltheder, men den staar for os som en af de daarligst holdte og til Majstransport mindst skikkede Dampere. Som bekendt er den en tidligere Passagerdamper, og fra den Tid syntes bl. a. den saakaldte »feeder« til Luge 2 at stamme, idet der indvendig i samme endnu saas de Døre, der tidligere var ved Nedgang til Kahyt el. lign., — denne »feeder« er altsaa ikke oprindelig beregnet til Ventilation for Lastrummet, og kan meget daarligt siges at virke som saadan.

Hadde Ventilationen været, som den burde, vilde Beskadigelsen i de nævnte to Luger efter vor Formening have været minimal, men naar Ventilationen er mangelfuld resp. overhovedet mangler, vil det i den varme Aars-

tid altid være vanskeligt at skaffe Majs frem i god Kondition under en normal Rejse, — næsten umuligt, naar Rejsen varer saa længe som i dette Tilfælde.

Angaaende Aarsagen til Beskadigelsen i andre Luger, kan vi kun udtale, at den kan skyldes flere forskellige Aarsager, uden at mangelfuld Ventilation behøver at være Grund hertil.«

I Følge en paa Grundlag af Tallene i den københavnske Besigtelsesforretning foretagen Beregning har Citanterne derefter opgjort deres Tab til det ovenfor ommeldte Beløb, Kr. 15,671.59, som de Indstævnte har nægtet at betale, idet de gør gældende, at Beskadigelsen, som i alt væsentligt alene falder paa den bulgarske Majs, ikke skyldes manglende Ventilation, men Majsens egen Beskaffenhed i Forbindelse med den Forlængelse af Rejsen, som foraarsagedes ved Skibets Ophold ved Dardanellerne og i Holland, hvilket Skibet ikke er ansvarligt for.

I Følge det paagældende Konnossement er Skibet ansvarligt for Skade paa Ladningen, foraarsaget bl. a. ved Ikke-Tilstedeværelse af sædvanlig Ventilation.

Retten maa finde, at de to ovennævnte Luger, Nr. 2 og 5, selv afset fra det i Bourgas anbragte Tværskod og selv om den Træprop, der sad i Røret i Luge 5 maatte have været aflaget paa en Del af Rejsen, ikke har været forsvarligt ventileret, og Retten maa gaa ud fra, at den mangelfulde Ventilation i væsentlig Grad har bidraget til den stedfundne Beskadigelse af Ladningen, uden at det i denne Henseende kan være afgørende i modsat Retning, at den russiske Majs, som laa underst, har holdt sig ubeskadiget. Vel har ogsaa Majsen i Lugerne Nr. 1 og 3 vist sig beskadiget, men da dette Moment har foreligget for de københavnske Skøns mænd, da de afgav deres Erklæringer angaaende den manglende Ventilations Indflydelse paa Beskadigelsen i Lugerne Nr. 2 og 5, maa Retten under de saaledes foreliggende Omstændigheder, hvorved endnu bemærkes, at de Indstævnte, der i Følge Sølovens § 142 maa bære Tabet ved foreliggende Tvivl om Skadens Aarsag, ikke under en Afhjemling af Skønnet har søgt berigtiget de Udtalelser i samme, som de ikke mener at kunne tiltræde, Afhjemling er overhovedet ikke sket, lige saa lidt som de har søgt dette Skøn omstødt ved Overskøn, anse det overvejende betænkeligt ved Paadømmelsen at fravige den ved dette Skøn skete Ansættelse af Beskadigelsen i de to ovenomhandlede Luger, og det saa meget mere, som Majsen i Luge Nr. 4, ogsaa den bulgarske, som atter her laa øverst, er kommen frem uden væsentlig Beskadigelse.

Efter det saaledes anførte, findes der at maatte gives Dom overensstemmende med Citanternes Paastand, dog at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne vil kunne ophæves.

Fragtmarkedet.

Alle de ledende Markeder har i de sidste Dage langsomt men sikkert udviklet sig yderligere i Redernes Favør; og de sidst betalte Rater fra Indien, Sortehavet, Azow, La Plata og delvis U. S. viser alle Fremgang. Tiltrods for Sultstanden i Kornafskibningerne fra Bulgarien og delvis Rumænien har de russiske Havne været i Stand til at absorbere den Tonnage, der kom frem, endog til stigende Rater, saaledes f. Eks. 12/9 à 13/ for store Baade (5,000—7,000 Tons) pr. prompt fra Azow til Rotterdam direkte, andre Pladser i Forhold. For en Uge siden var Raten kun c. 10/9 Azow/Rotterdam pr. prompt. For La Platas Vedkommende er Stigningen for prompt Lastning c. 1/ i Ugens Løb, idet der fra San Lorenzo Grænsen betales 20/ O. C. pr. prompt mod 19/. Pr. senere Termin er Stigningen kun 3 à 6 d. Fra U. S. var der navnlig et bedre Begær for Korn, og Raten fra Baltimore f. Eks.

til Rotterdam steg fra 2/6 à 2/7½ pr. Qr. til 2/9¾ pr. August. Ogsaa Golfen har betalt højere Rater for Kornlaster. For Bomuld er der endnu kun sluttet lidt, da Høsten menes at blive senere end først beregnet, men i det hele taget vil der antagelig blive indrømmet bedre Rater helt igennem, jo nærmere vi kommer September og Oktober. Foreløbig er Rederne nærmest tilbageholdne. I vore mere hjemlige Farvande, Nord- og Østersøen samt Hvidehavet ligger Forholdene temmelig uforandret. Det er meget smaat med prompte Kornlaster, derimod er der ingen Mangel paa Trælaster til lønnende Rater. Kulfragterne viser ingen nævneværdige Forandringer i nogen Retning. I de forskellige Markeder sluttedes bl. a. i Ugens Løb som følger:

Øst en. Rís Birma 27/6 U. K. eller Kontinentet (O. C.) pr. September. Kohsichang 26/6 O. C. (7,200) London og Frankrig ekskl., Annullering 15. September. Efter almindelig Skala fra Kurrachi 18/3 à 18/6 Antwerpen, 19/6 Dunkerque (÷ 2 pCt.) pr. August. Bombay/U. K. eller Kontinentet (to udsøgte Havne) 24/ Dødvægtsbasis, option Dunkerque alene samme Rate, August. Kul Moji/Bombay 10/ pr. 15. September—15. Oktober.

Sortehavet etc. Korn Kherson, Nikolajeff eller Odessa 11/ à 11/6 London eller Rotterdam, 11/6 à 12 Hamburg, 5.—31. August. Novorossisk eller Theodosia 11/ Rotterdam, 11/6 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt. Oljekager Novorossisk/Danmark 16/ én, 16/6 to, 17/ tre Lossehavne, prompt. Korn Azow 12/9 à 13/ Rotterdam, 13/3 Emden eller Weseren, 13/6 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, 10. August—15. September. Azow/Vestitalien Frcs. 14¼ Basis én Lossehavn.

Middelhavet. Erts 5/9 Seriphos/Rotterdam (5,000), 6/6 Ergasteria/Antwerpen (5,200 med 600—600 Tons daglig), 5/ Algier/Cardiff (3,400), 7/6 Sevilla/Rotterdam (1,500 med 400—400 Tons daglig), 7/6 Huelva/Rotterdam (4,100 med 600—600 Tons daglig), 7/ Barreiro/Rotterdam (1,800), 6/3 Oporto/Cardiff, 5/10½ Santander/Rotterdam (2,500 med 500—500 Tons daglig). Salt Ivitza/Gloucester (U. S.) 10/6 (4,100), Fosfat 9/6 Tunis eller Philippeville/Swansea (900—1,200). Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 4/10½ à 5 Rotterdam, 5/3 Middlesbro, 5/6 Antwerpen, 5/7½ Grangemouth eller Stockton, alt pr. prompt.

Nordamerika. Deals Campbelltown eller Miramichi 55/ Belfast eller Dublin, Miramichi/Plymouth 58/3, Pugwash/Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst 55/, alt pr. August. Korn Baltimore/Rotterdam 2/9 à 2/9¾, Antwerpen 2/10½ à 2/11¼, 10.—28. August, (30,000 Qrs.). Galveston eller New Orleans/Rotterdam 3/6 à 3/7½, Antwerpen 3/8¼, Hamburg 3/9, (25,000 Qrs.). Paa Form «O» fra Savannah 50/ til U. K. eller Kontinentet pr. September—Oktober. Tømmer fra Golfen 165/ River Plate, 15. September—15. Oktober. Pensacola 105/ Rotterdam, August. Paa Netto Charter fra Golfen 16/6 U. K. eller Kontinentet (én Havn), Slutningen August. Timecharter 4/9 Dødvægt for større Baade, enkelt Trip, Levering og Tilbagelevering paa denne Side, 7/6 à 7/9 Levering U. S., Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 18/4½ Rotterdam pr. prompt, 19/6 à 20/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) U. K. eller Kontinentet pr. 15.—25. August, 18/3 à 18/6 pr. 25. August—25. September. Fra Buenos Aires eller La Plata 16/6 U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn.

Østersøen. Korn fra St. Petersborg 1/6 Hvedebasis Rotterdam, 1/7½ London, 1/10½ Weseren, 2/1½ Rouen pr. August, 1½ d. mere pr. September. Pulpwood Mk. 27—28 Rotterdam, 31—32 til Sydnorge. Frcs. 43—44 Terneuzen. Kortprops 35/ til Østkyst Kulhavn. Riga noterer 25/ D. B. til Grangemouth, 27/6 à 28/ Hull, Frcs. 35 Antwerpen. 38—39 Rouen, 47—48 Bordeaux. Hfl. 16 à 17 pr. Tyll Kappbjælker til Holland. Libau og Windau stille. Basis c. 29/ 30/ D. B. til Hull, 37/6 Cardiff, c. 1/3 Havrebasis Rotterdam. Fra tyske Pladser 6/6 à 7/ for Sukker

til London. Fra Botten betales bl. a. Frcs. 77 Bjælker Wiborg/Aleksandria (1,400), 38/ Favns Kortprops Wiborg/Firth of Forth, 47/6 D. B. ½ Boards & Slatings Brahestad/Sharpness (750), 32/6 D. B. B. & Slatings Sundsvall (3 Pladser)/Grimsby (480). Fra Archangel betales 52/ pr. Favns Kortprops til Cardiff (1,100), 53/ D. B. B. Bristol (1,000), 52/6 Southampton (750) og fra Omega 48/6 til London (650).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/ à 5/3 Kronstadt, 5/4½ Helsingfors (1,800), 5/3 Stockholm (1,600), 5/3 Mariager (1,500), 3/6 Hamburg (2,800), 9/1½ Marseille (3,200), 8/6 à 8/9 Genua, 7/3 Malta (5,000), 10/ Civita Vecchia (3,000). Fra Humberen 4/10½ à 5/1½ Kronstadt, 5/ Riga (1,500—3,000), 5/3 Bandholm (1,400), 8/9 Port Said (5,400). Fra Firth of Forth 5/3 à 5/4½ Kronstadt, 6/ Stockholm eller Sundsvall (2,000), 5/9 Luleå (2,600), 5/4½ Kiel (2,200), 6/ Bandholm (950), 5/9 Assens (1,600), 5/7½ Rouen (3,000—3,400), 9/ Genua (3,200). Fra Cardiff eller Newport 6/ Kronstadt (2,000—3,000), 6/ Kjøbenhavn (1,000). 7/ à 7/3 Lissabon, 9/ Barcelona, Frcs. 9 Algier, 9½ Marseille, 8/ à 8/3 Genua, 7/ Malta, 10/6 Konstantinopel, 8/6 Port Said, 8/9 à 9/ Las Palmas, 16/3 Rio Janeiro, 19/ River Plate.

Skrevet den 5. August 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe er Afskibning af ny Rug fra Nordtyskland begyndt i denne Uge, navnlig fra Rostock og Wismar, men ogsaa Greifswalde og Stralsund søger nu Tonnage herfor. Kvaliteten er fortræffelig, idet Rugen vejer op til 126 Pund hollandsk. Af Noteringer kan nævnes Königsberg 4 à 4½ M., Danzig 5½ M.; Rostock og Wismar noterer endnu kun 3½ M., men naar de nærliggende Pladser ogsaa kommer frem med Ladninger, vil Fragten sikkert snart stige; Stettin har været ret lav stemt, men Udsigterne er gode; bl. a. kommer der en Del Sojakager til Afskibning derfra; ogsaa Hamburg melder om ret gode Tider og har sluttet Majs til Halmstad 5¾ M., Oljekager til Limfjorden 7 M. Med Hensyn til Norge og Sverig er der ingen væsentlige Forandringer at berette om; fra de svenske Sundhavne ventes i den nærmeste Tid nogle Gødningslaster til Danmark. Danmark er fra Provinserne nu i Høstens Tid meget stille; enkelte Sukkerladninger til Kjøbenhavn sluttet fra Tid til anden. Fra Kastrup er sluttet for Gødning til Minimalrater, saaledes til Faaborg 13 Øre, Odense 14 Øre; derimod opnaedes ikke Minimalrater for et Par Ladninger til Sæby og Hadsund, som vil blive afskibet fra Sverig. Kjøbenhavn har ligeledes kun lidt og sluttede bl. a. Sojakager til Bandholm 12 Øre, Nysted 14 Øre samt Kul til Aarhus 15 Øre. Fra en Hvededamper, der ventes den 11. ds., kommer enkelte Omladninger, men ellers er Udsigterne ikke saa overdrevent store.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dobbeltkruc-Motorskibet »Pedro Christophersen«, der er bygget hos Burmeister & Wain for Regning Rederiaktiebolaget Nordstjernan i Stockholm, foretoges den 1. August en vellykket Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde 362', Bredde 51'—3" og Dybde 34' til Shelterdæk. Dets Bæreevne er 6,600 Tons Dødvægt. Maskineriet bestaar af 2 Hovedmotorer (8-cylindrede Firtakts Dieselmotorer), hver paa 1,000 ind. Hestkraft, samt 2 Hjælpmotorer, hver paa 200 HK. til Drift af Kompressorer, Hjælpe-maskineri og til Drift af det elektriske Lys.

Skibet har 8 1ste Klasses Passagerkamre, smukt og moderne udstyret med tilhørende Bade- og Toilettrum, ligesom der findes en rummelig og smuk Salon samt Hospital.

Da Skibet hovedsagelig er et Lastskib, er det forsynet med de mest moderne Løse- og Ladeindretninger som dobbelte Bomme og

(Fortsættes efter »Efterretn. f. Søfar.«)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Amendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgaa ugentlig. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Samil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagfører i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Juli 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1424. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nexø S. Salthammer-Rev. Vrag op-

hugget.

Vraget af Damperen *Nord* er hugget op, og den grønne Vager med grønt Flag er inddraget. Vraget 55° 02' (03") N. 15° 08' (35") E.

(Kort Nr. 231. Danske Løds, Side 457. Søm.-Fort., Side 33.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1893. København 1907.)

1425. Sverrig. Bottniske Bugt. Efes Grund og Elingsgrund. Somærker ud-

lægges.

(„Underrøttelser for sjøfarende“ Nr. 31/794. Stockholm 1913.)

Paa Grund af den ny Fyrbelysning i Farvandet omkring *Bonden* og *Storbådan* vil der om kort Tid blive udlagt følgende Somærker:

1) S. for 6,5 m Grunden *Efes Grund* en rød Vager med en opadvendt Kost over en Ballon paa c. 63° 22' 45" N. 19° 46' 30" E.

2) E. for *Elingsgrund* en sort Vager med hvidt Bælte og to Balloner paa 63° 18' 40" N. 19° 53' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1311 og 1312. København 1913.)

1426. Sverrig. Bottniske Bugt. Nordmalingsfjærden. Lystønde udlagt.

(„Underrøttelser for sjøfarende“ Nr. 31/793. Stockholm 1913.)

En rød Lystønde med en opadvendt Kost, som viser hvidt, fast Lys, er udlagt W. for 3,5 m Grunden, der ligger E. for *Dynglasset*. Lystønden vil fremtidig ligge ude fra c. 1. Aug. til Søfartens Ophør. 63° 27' 56" N. 19° 36' 26" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/691. København 1913.)

1456. Colombia. Savanilla. Cupino Beach. Fyr ikke flyttet.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1899. Berlin 1913.)
Cupino Beach Fyr er ikke flyttet. 11° 00' 15" N. 74° 57' 55" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/960. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1457. Italien W.-Kyst. Ischia—Procida. Vivara Lystønde forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 185/501. Genova 1913.)
Lystønden ved Grunden *Vivara* viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 s. 40° 44' 40" N. 13° 58' 46" E. København 1913.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1293. København 1913.)

1458. Italien W.-Kyst. Messina Stræde. Scilla. Fyr tændt.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 190/533. Genova 1913.)
Paa *Castello di Scilla* er tændt et hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 s. Lys 10 s. Mørke 5 s. Flammens Højde: 73 m. Synsvidde: 16 Sm. 38° 15' 19" N. 15° 43' 00" E.

1459. Sicilien E.-Kyst. Messina. Punta San Ranieri Fyr forandres.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 185/504. Genova 1913.)
I en nær Fremtid forandres *Punta San Ranieri* Fyr til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 s., Lys 0,7 s., Mørke 4,3 s. Lysevne: 20 Sm. 38° 11' 32" N. 15° 34' 33" E.

1460. Malta. Outer Munsaiar Rock. Tønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1087. London 1913.)
Paa N.-Siden af *Munsaiar* Skær er udlagt en rød Spidstønde med Stage og Kurveletværk, 1,1 Sm 85° (misv. E. 1/8 S.) fra E.-Enden af *Ponta tal Munsaiar*. 35° 51' N. 14° 35 3/4' E.

1461. Italien E.-Kyst. Otranto. Grund.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 185/505. Genova 1913.)
I Nærheden af Revet fra *Punta San Nicola*, c. 620 m 152° (misv. S. t. E. 7/8 E.) fra *Punta Craval* Fyr, er fundet en Grund med 1 m Vand. *Punta Craval* Fyr: 40° 09' 09" N. 18° 29' 40" E.

1462. Italien E.-Kyst. Manfredonia. Fyr forandret.
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 185/506. Genova 1913.)
Manfredonia Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s. I øvrigt uforandret. 41° 37' 40" N. 15° 55' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1236. København 1913.)

1463. Østerrig-Ungarn. Braza. Spliska Bugt. Fyr tændt.
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 30/934. Pola 1913.)
Paa E.-Pynten ved Indløbet til *Spliska* Bugt, 12 m fra Kysten, er tændt et hvidt, fast, ubevogtet Fyr, 450 m 351° (misv. N. 1/8 W.) fra *Spliska* Kirke. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5 Sm. 43° 22' 9" N. 16° 36,5' E.

1464. Grækenland. Piræus. Besejling.
Ifølge Meddelelse til det *danske* Udenrigsministerium er Indsejlingen til Havnen fri saavel om Dagen som om Natten.

Fyr til *Conchi (Kochi)* Fyr, ved at holde *Lipso (Psytalia)* Fyr i Pejling 18° (misv. NNE.) og fortsætte denne Kurs indtil *Themistocles* 2 grønne Fyr (det ene over det andet) kommer i Pejling 63° (misv. ENE.), hvorefter de kan manøvrere frit for at komme ind i Havnen. Herved passerer man W. om den røde Tønde, som ligger 3 1/2 Sm S. for *Lipso* Fyr, og som angiver W.-Enden af Minefeltet. Minerne er for største Delen allerede bortfjernet.

Skal man til *Phalæron (Phalère)* Red holder man langs Halvøen ved *Piræus*, tagende den røde Tønde om Styrbord. *Piræus*: 37° 56' N. 23° 38' E.

Skribe, som skal til Havnen, bør passere Linien, som gaar fra *Phleba (Flévé)* Fyr til *Conchi (Kochi)* Fyr, ved at holde *Lipso (Psytalia)* Fyr i Pejling 18° (misv. NNE.) og fortsætte denne Kurs indtil *Themistocles* 2 grønne Fyr (det ene over det andet) kommer i Pejling 63° (misv. ENE.), hvorefter de kan manøvrere frit for at komme ind i Havnen. Herved passerer man W. om den røde Tønde, som ligger 3 1/2 Sm S. for *Lipso* Fyr, og som angiver W.-Enden af Minefeltet. Minerne er for største Delen allerede bortfjernet.

Skal man til *Phalæron (Phalère)* Red holder man langs Halvøen ved *Piræus*, tagende den røde Tønde om Styrbord. *Piræus*: 37° 56' N. 23° 38' E.

Skribe, som skal til Havnen, bør passere Linien, som gaar fra *Phleba (Flévé)* Fyr til *Conchi (Kochi)* Fyr, ved at holde *Lipso (Psytalia)* Fyr i Pejling 18° (misv. NNE.) og fortsætte denne Kurs indtil *Themistocles* 2 grønne Fyr (det ene over det andet) kommer i Pejling 63° (misv. ENE.), hvorefter de kan manøvrere frit for at komme ind i Havnen. Herved passerer man W. om den røde Tønde, som ligger 3 1/2 Sm S. for *Lipso* Fyr, og som angiver W.-Enden af Minefeltet. Minerne er for største Delen allerede bortfjernet.

Skal man til *Phalæron (Phalère)* Red holder man langs Halvøen ved *Piræus*, tagende den røde Tønde om Styrbord. *Piræus*: 37° 56' N. 23° 38' E.

Skribe, som skal til Havnen, bør passere Linien, som gaar fra *Phleba (Flévé)* Fyr til *Conchi (Kochi)* Fyr, ved at holde *Lipso (Psytalia)* Fyr i Pejling 18° (misv. NNE.) og fortsætte denne Kurs indtil *Themistocles* 2 grønne Fyr (det ene over det andet) kommer i Pejling 63° (misv. ENE.), hvorefter de kan manøvrere frit for at komme ind i Havnen. Herved passerer man W. om den røde Tønde, som ligger 3 1/2 Sm S. for *Lipso* Fyr, og som angiver W.-Enden af Minefeltet. Minerne er for største Delen allerede bortfjernet.

Skal man til *Phalæron (Phalère)* Red holder man langs Halvøen ved *Piræus*, tagende den røde Tønde om Styrbord. *Piræus*: 37° 56' N. 23° 38' E.

1427. Tyskland. Pillau. Fyr tændes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1859. Berlin 1913.)
Paa Hovedet af S.-Molen ved *Pillau* Havn tændes sandsynligvis i August 1913 et ubevogtet, grønt fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 36° til 306°. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7 Sm. Fyrmast. 54° 38' 53" N. 19° 52' 11" E.
(Kort Nr. 206.)

1428. Tyskland. Swinemünde. Eichstaden. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1861. Berlin 1913.)
Fyrbaaken paa N.-Enden af *Eichstaden* er edelagt. I Stedet for det hvide og grønne vekslende Fyr, er der tændt det hvide, faste Fyr, som tændes, naar Veksellyret er i Uorden. Det vises fra en Mast i Nærheden af Fyrbaaken, der skal erstattes af en Jernbaake. Arbejdet vil sandsynligvis vare et Par Maaneder. 53° 54' 29" N. 14° 15' 49" E.

1429. Tyskland. Greifswalder Oie. Fyr slukket. Midlertidigt Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1862. Berlin 1913.)
Greifswalder Oie Fyr er slukket, og et Hjælpefyr med samme Karakter er midlertidig tændt paa en Baake, som staar c. 65 m NE. 1/2 E. fra Fyret. Hjælpefyret er synligt i Pejlinger fra 91 1/2° gennem 0° til 31 1/2°, i Pejling 199° skules det af Stormsignal-Masten, som staar c. 25 m fra Baaken. I Pejlinger fra 1 1/2° til 31 1/2° er Synsviddens 13 1/2 Sm for hvidt og 6 1/2 Sm for rødt Lys, i øvrigt er Synsviddens 15 1/2 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys. Hjælpefyret: 54° 15' 03" N. 13° 55' 44" E.
Det ny Ledefyr tændes sandsynligvis i Foraaret 1914.
(Kort Nr. 160.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/860. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1430. Sverrig. Sundet. Höganäs Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/799. Stockholm 1913.)
Höganäs Fyr er forandret til et Fyr med En-Formørkelsér hver 3 s., Lys 2, s., Mørke 0, s. Lysét er:
1. grønt i Pejlinger fra 2° til 78°;
2. hvidt i — 78° - 95°;
3. rødt i — 95° - 148°.
Flammens Højde: 9 m. De midlertidige røde Ledefyr er slukket. 56° 12' 00" N. 12° 32' 40" E.

(Kort Nr. 156, 160, 181, 210, 211 og 247. Danske Lods, Side 271.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/885. København 1913.)

1431. Sverrig. Sundet. Klagshamn. Grund.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 31/797. Stockholm 1913.)
I Indløbsrenden til *Klagshamn* ligger en 5 m Grund mellem N. og NE. fra den mellemste Ballon. *Klagshamn*: 55° 31 1/4' N. 12° 53 1/2' E.
(Kort Nr. 182 og 210. Danske Lods, Side 317.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1019. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1432. Danmark. Isefjord. Hundsted. Fyr etableres.

Den 20de August d. A. etableres 2 røde Hjælpefyr ved *Hundsted* Havn. Bagfyret er et rødt, fast Fyr, der staar paa Havnepladsen ved Land. Flammens Højde: 8 m. Rød, firkantet, 7 m høj Fyrpæl. Lanterne. Forfyret staar paa Kajen ved

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1449. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Blue Hill Bugt. Long Island. Beach Ledge. Klokketønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2230. Washington 1913.)
Beach Ledge Klokketønde 2 er udlagt 180 1/4° (misv. S. t. W. 5/8 W.) fra Kanten af *Swans Island* E.-Pyrnt og 781 2/3° (misv. E. 1/2 S.) fra *Johns Island*, *Dry Ledge*, venstre Kant. 44° 06' 17" N. 68° 23' 06" W.

1450. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Spruce Head Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2234. Washington 1913.)
Spruce Head Stumpetønde 3 er flyttet c. 1/2 Sm NE. efter og ligger nu i 31 m Vand paa 44° 18' 38" N. 68° 57' 30" W.

1451. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Point Judith. Lys- og Fløjtetønde forsynet med Undervandsklokke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2237. Washington 1913.)
Point Judith Lys- og Fløjtetønde Nr. 2 er forsynet med en Undervandsklokke, der sættes i Gang af Søen. 41° 20' 30" N. 71° 28' 32" W.

1452. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New Rochelle. Aunt Phebe Skær. Fyr tændt. Klokketønde inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2238. Washington 1913.)
Paa *Aunt Phebe* Skær er tændt et rødt, fast Fyr, 237 1/2° (misv. WSW.) fra *David's Island* venstre Kant og 322 1/2° (misv. NW. t. N. 5/8 N.) fra *David's Island* Taarn. Ved Fyret vil blive installeret en Klokke til Taagesignal. 40° 53' 09" N. 73° 46' 31" W.
Aunt Phebe Rock Klokketønde 4 er inddraget.

1453. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Barnegat Bugt. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2241. Washington 1913.)
1) *Cedar Creek Point* røde, faste Fyr er tændt. Rød Fyrpæl i 1,5 m Vand paa S.-Siden af *Cedar Creek* Munding. 289 1/2° (misv. NW. t. W. 3/8 W.) fra *Cedar Creek* Redningsstation og 351 1/4° (misv. N. 1/8 E.) fra *Barnegat* Fyr. Synsvide: 3 Sm.
2) *Long Point* røde, faste Fyr er tændt. Rød Fyrpæl i 1,9 m Vand 270° (misv. W. 7/8 N.) fra *Toms River* Redningsstation. Synsvide: 5 Sm.
Fyrenes Brændetid: 1ste Juli—10de September. *Barnegat* Fyr: 39° 45' 52" N. 74° 06' 24" W.

1454. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Nense Floden. Smiths Creek. Chadwicks Point Shoal. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2244. Washington 1913.)
En rød Fyrbaake er opført ud for *Chadwicks Point* i c. 2,2 m Vand. Fra Baaken vises et rødt, fast Fyr. 35° 01' 05" N. 76° 41' 47" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1455. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West. Sand Key. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 29/2248. Washington 1913.)
Omrent den 1ste November 1913 forandres *Sand Key* Fyr til at vise To-Formørkelsér hver 60 s., Lys 30 s., delvis formørket 12,7 s., Lys 4,6 s., delvis formørket 12,7 s., 24° 27' 10" N. 81° 52' 40" W.

- VIII. *Moskenes* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 171° fri E. om Grunden i Havnens W.-lige Del, til 187°;
 2. rødt i — 187°, fri W. om Grunden i Havnens E.-lige Del, til 299°;
 3. hvidt i — 299°, fri S. om *Sjorthøden*, til 322°, fri E. om *Krakka*.
- I øvrigt uforandret. 67° 53' 45" N. 13° 02' 50" E.
- VIII. *Skarvhusen* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 242°, fri E. om *Smedstrømpen*, til 329°, fri E. om *Fallan*;
 2. rødt i — 329°, til 37° fri W. om *Natgrunden*;
 3. hvidt i — 37° - 45°, fri E. om *Alse*;
 4. grønt i — 45° - 97°, fri S. om *Brødrene*.
- 68° 18' 05" N. 15° 40' 10" E.
- IX. *Øskholmene* Fyr er forandret til et Fyr med En-Formørkelser. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. 67° 50' 50" N. 14° 49' 00" E.
- X. *Vestre Græse* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 24°, fri W. om *Ferøbaerne*, til 40°, fri E. om *Løpsholmen*;
 2. rødt i Pejlinger fra 40° til 83°, fri N. om *Bægen*;
 3. hvidt i — 83° - 88°, fri S. om *Skarpstøjer* og *Landegode*;
 4. grønt i — 88° - 184°, fri E. om *Indre Bringholmen*;
 5. hvidt i — 184° - 206°, fri W. om *Stokstøjer* og *Bratholmene*;
 6. rødt i — 206° - 213°, fri W. om *Hovdstøjer*. 67° 22' 25" N. 14° 29' 55" E.
- XI. *Lamholmene* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
- a. rødt i Pejlinger fra 26° til 201°, fri E. om *Ytre Haksholmen*;
 - b. hvidt i — 201° - 205°, fri W. om *Indre Haksholmen*;
 - c. grønt i — 205° - 214°.
- De øvrige 7 Lysvinkler er uforandrede. 66° 29' 05" N. 12° 05' 40" E.
- XII. *Laasan* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er grønt i Pejlinger fra 22° til 225°. De øvrige 6 Lysvinkler er uforandrede. 66° 13' 10" N. 12° 15' 25" E.
- XIII. *Rosøgalen* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 177°, fri E. om *Valøstøjer* til 187°;
 2. rødt i — 187°, fri W. om *Rognan* ved *Alstahaug*, til 196°;
 3. grønt i — 196° til 243°, ind til *Alstahaugvæag*;
 4. hvidt i — 243°, fri S. om *Skarvstøjerne*, til 249°;
 5. rødt i — 249°, fri N. om *Gammelgaardsholmen*, til 354°;
 6. hvidt i — 354°, fri W. om *Værholmsfla*, til 10°, fri E. om *Rosøerne*.
- 65° 51' 40" N. 12° 22' 05" E.
- XIV. *Gjælskær* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er rødt i Pejlinger fra 112° til 219°. I øvrigt uforandret. 65° 16' 50" N. 12° 06' 05" E.
- XV. *Stanghølmanger* Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 54°, omtrent midt i *Sønnesien*, til 65°, fri S. om *Skarve-skjær* ved *Løve*;
 2. rødt i Pejlinger fra 65° til 183°, fri E. om *Gaglen*;
 3. hvidt i — 183° - 198°, fri W. om *Bükø*;
 4. grønt i — 198° - 222°, fri E. om *Oerholmflakket*;
 5. rødt i — 222° - 231°, fri S. om *Oerholmene*;
 6. hvidt i — 231° - 238°, fri N. om *Jonsviktangen*.
- Desuden er en hvid Lysvinkel synlig i *Nordskælen* i Pejlinger fra 315° gennem 0° til 5° i Færvandet mellem *Kjøholmene* og *Maanes*. Grønt Lys er synligt paa E.-Siden og rødt Lys paa W.-Siden af Færvandet. 64° 56' 30" N. 11° 28' 35" E.
- XVI. *Græstingerne* Fyr er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 5 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 217° gennem 0° til c. 65°. Lysgrænserne vil blive nærmere bekendtgjort. Flammens Højde: 25 m. Synsvide: 15 Sm.
- 4 m under Hovedfyret er tændt et Bifyrt. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 98°, fri N. om *Reefaldene*, til 109°, midt i *Stanghølmøden* ind til *Sørgæstingerne*;
2. grønt i Pejlinger fra 109° til 113°, fri S. om S.-ligste *Brødrestøjer*. 64° 43' 40" N. 10° 51' 50" E.

1436. Danmark. Limfjorden. Thybørn-Kanal. Vandstand.

I *Thybørn-Kanal* er Dybden for Tiden ved *Middel-Høytide*: Paa *Havrevæn* 4½ m, i *Saanholm-Løb* 1½ m, i *Køberø-Løb* 2½ m, i *Sælundeholm-Løb* 2½ m, i *Gaaskolm-Løb* 2½ m. Der er saaledes for Tiden 2½ m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thybørn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

1437. Tyskland. Eider. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1813. Berlin 1913.)
Afmærkningen i *Aussenerder* er en Del forandret, blandt andet er nu *Frimosenloch* afmærket i Stedet for *Duwersloch*. Færvandet er stadig underkastet Forandringer, og man maa ikke stole paa Dybderne i Kortet. Løbet er ofte smalt. 54° 14' N. 8° 40' E.

1438. Tyskland. Büsum. Kronenloch. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1871. Berlin 1913.)
Løbet i *Kronenloch* har forandret sig, og Afmærkningen er flyttet i Overensstemmelse hermed. Ovenfor Tønde 4 er udlagt flere Prikker paa Styrbordsside. To røde Sømærker med Kost er udlagt paa 54° 05' 08" N. 8° 55' 48" E. og 54° 05' 10" N. 8° 56' 04" E.

1439. Tyskland. Elbe I Fyrskib NW. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1914. Berlin 1913.)
Vraget af Ruldscribet *Glennalton*, c. 3½ Sm 307° (misv. NW. ¾/8 N.) fra Fyrskibet *Elbe I*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 54° 02½' N. 8° 10¼' E.
(Se „Efterretninger for Seefarere“ Nr. 11/526. København 1913.)

1440. Tyskland. Elben. Brunsbüttelkoog—Sösmenhusen. Ledefyr tændes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 30/1872. Berlin 1913.)
I Begyndelsen af August 1913 tændes *Brunsbüttelkoog*—*Sösmenhusen* Ledefyr. I *Sösmenhusen* hvide, faste Fyr tjener som Fortyr. Det er synligt nedad *Elben* i Stedet for *Sösmenhusen* nuværende Fyr. Det staar E. for *Brunsbüttel*. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 5 Sm. Hvidt, firkanteret Taarn. 53° 53' 27" N. 9° 07' 18" E.

II. *Brunsbüttelkoog* hvide, røde og grønne, faste Fyr tjener som Bagfyrt. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 282½°, gennem *Scheelenkullen* Fyr til 53½° gennem *Bagfyret ved Ostemündung*.

2. grønt i Pejlinger fra 53½° til 57½°, gennem *Spiritønde a I*;
3. hvidt i — 57½° - 60½°, gennem *Spiritønde 22*;
4. rødt i — 60½° - 72°, gennem *Spiritønde 4*;
5. hvidt i — 72° - 75½°, gennem *Spiritønde 18*.

Fyret staar 1130 m 58½° fra *Sösmenhusen* Fyr. Flammens Højde: 35 m. Synsvide: 19 Sm for hvidt Lys, 15 Sm for rødt og 14 Sm for grønt Lys. Rødt sekskantet Taarn. 53° 53' 46" N. 9° 08' 10" E.

Fyrene, holdt overet i Pejling 58½° (misv. E. t. N. ¾/4 N.), leder S. om *Ostebank* fra *Bahje* Fyrs hvide, faste Lysvinkel til *Scheelenkullen* Fyrs hvide, faste Lysvinkel.

1441. Nordøen. Haaks Fyrskib S. Vrag.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 162/1535. ½-Gravenhage 1913.)
Vraget af et Uddybningsskib er sunket i c. 25 m Vand c. 3½ Sm 166° (misv. S. 1/8 E.) fra *Haaks* Fyrskib. c. 52° 54' 5" N. 4° 20' E.

1442. Belgien. Santvliet. Fortyr midlertidig forandret.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 163/1558. ½-Gravenhage 1913.)
Santvliet Fortyr viser midlertidig hvidt, fast Lys. 51° 20' 9" N. 4° 16' 2" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/127. København 1913.)

1465. Tyrkiet. Ægøiske Hav. Blokade hævet. Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den græske Regering fuldstændig ophævet Blokaden af Kysterne af *Macedonien* og *Thracien*. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1376. København 1913.)

1466. Algier. Cherchell. Belysning forandret. (Avis aux Navigateurs“ Nr. 335/2101. Paris 1913.) Ved *Cherchell* Havn er foretaget følgende Forandringer ved Belysningen:
1) Det røde, faste Fyr paa Yderenden af N.-Kajen er ombyttet med et grønt, fast Fyr. Synsvidde: 3,5 Sm. 36° 36' 49" N. 2° 11' 30" E.
2) Paa N.-Enden af E.-Kajen er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3,5 Sm.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1467. Danmark. Anordning om Erhvervelse af Samkvemspas for Skibe, bestemte til Isefjord.

Justitsministeriet har udstedt følgende Bekendtgørelse:
Den ved Justitsministeriets Anordning af 11te November 1911 fastsatte Forpligtelse for Skibe, som er bestemte til Pladser ved *Isefjord*, derunder indbefattet dens Forgrøninger *Roskilde-Fjord* og *Holbæk-Fjord*, og som i Henhold til § 6, 4de Stykke, i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12te April 1911 er forpligtede til at erhverve saadant Pas henholdsvis ved *Rørvig* eller *Hundsted*, eftersom de benytter det vestlige eller østlige Indløb til Fjorden, ændres derhen, at fremtidig kun de Skibe, som efter Bestemmelsen i § 13 i nævnte Lov er forpligtede til at hejse Karantæneflag, skal erhverve Samkvemspas henholdsvis ved *Rørvig* eller *Hundsted*, eftersom de benytter det vestlige eller det østlige Indløb til Fjorden, medens alle andre til de omhandlede Pladser bestemte Skibe, der er forpligtede til at erhverve Samkvemspas, først skal erhverve saadant ved vedkommende Toldsted, eventuelt Toldkontrolpost. Denne Anordning træder straks i Kraft.

1468. Rusland. Nyt Stormsignal-System.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1073. London 1913.) Ved Kysterne af det russiske Kejserrige med Undtagelse af *Pacifikkysten* (*Stille Havs Kysten*) gives nu Stormsignaler paa følgende Maade:
1) 1 sort Kegel med Spidsen opad, eller 3 røde Lanterner, vist i en Trekant med den ene Spids nedad, betyder: Storm sandsynlig, begyndende fra NW.
2) 1 sort Kegel med Spidsen nedad eller 3 røde Lanterner, vist i en Trekant med den ene Spids nedad, betyder: Storm sandsynlig, begyndende fra SW.
3) 2 sorte Kegler med Spidsen opad (den ene over den anden) eller 4 røde Lanterner, de 3 vist i en Trekant med Spidsen opad og den 4de oven over Trekantspidsen, betyder: Storm sandsynlig, begyndende fra NE.
4) 2 sorte Kegler med Spidsen nedad (den ene over den anden) eller 4 røde Lanterner, de 3 viste i en Trekant med Spidsen nedad og den 4de neden under Trekantspidsen, betyder: Storm sandsynlig, begyndende fra SE.
5) 2 sorte, fra hinanden vendte Kegler eller 4 røde Lanterner, vist i en Rhombe, med den ene spidse Vinkel opad, betyder: Stærk Storm.
Ovenstaaende Signaler hejses, naar det antages, at en Storm fra den angivne Retning er sandsynlig i Nærheden af vedkommende Station inden for et Tidsrum af 48 Timer.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Aug. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	118—117 ³ / ₄	117 ³ / ₄	118
Danmark	119 ¹ / ₂ —119 ³ / ₄	119 ³ / ₄	119 ³ / ₄
Norden	129 ³ / ₄ —129	129 ³ / ₄	129
Gorm	—	—	—
Carl	129—1 ¹ / ₂	129 ¹ / ₂	129 ¹ / ₂
Dannebrog	144 ³ / ₄ —145 ¹ / ₄	144 ³ / ₄	145
Skjold	114—113 ³ / ₄	114	114 ¹ / ₄
Urania	41 ³ / ₄ —42	41 ³ / ₄	42
Neptun	136 ¹ / ₂ —1 ¹ / ₂	136 ¹ / ₂	137
Dampsk. af 1896	137 ³ / ₄ —1 ¹ / ₂	137 ³ / ₄	138
Hejmdal	140 ³ / ₄ —141 ¹ / ₂	140 ³ / ₄	141
Østasiatiske	128 ¹ / ₂ —127 ³ / ₄	127 ³ / ₄	128
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	136—1 ¹ / ₂	136	136 ¹ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	89—90	89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	81 ¹ / ₂	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	89	91
4% — — — Serie..	—	91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
4% — — — 1	—	93 ³ / ₄	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6	88	90
4% — — — 7	—	89 ³ / ₄	90
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	9	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	9	90	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	150—1 ¹ / ₄	149 ³ / ₄	150 ¹ / ₂
Privatbank	—	109 ¹ / ₄	109 ³ / ₄
Landmandsbank	—	136	136 ¹ / ₄
Handelsbank	141 ¹ / ₂	141 ¹ / ₂	142
Grundejerbank	—	10 ¹ / ₂	11
Burm. & Wain	82 ¹ / ₄ —83	82 ¹ / ₄	83
Helsingørs Jærnak	—	—	—
Sukkerfabr.	217—218 ¹ / ₄	217 ³ / ₄	218
Bryggeri Aktier	213 ¹ / ₂ —2 ¹ / ₄	213 ¹ / ₂	213 ³ / ₄

Vekselkurser d. 6. Aug. 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.24	18.19
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.35	—
Wien	75.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Aug. 1913.

Russiske Noter	214.65
4% Russiske Consols	87.80
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	84.90
5% Mexikanske 1899	94.90
5% Rumænske Stats	99.20
4% — 1890	93.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
„Forenede Dampsk.“ 480,000, „Danmark“ 164,000, „Norden“ 404,000, „Carl“ 132,000, „Dannebrog“ 368,000, „Skjold“ 168,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 136,000, „Hejmdal“ 124,000, „Gorm“ 184,000, „Neptun“ 128,000, „Dansk-russisk“ 688,000, „Østasiatisk“ 48,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1005. Japan. (1) *Miyadzu harbour*—Existence of shoals. Position. Inne Guri, lat. $35^{\circ}31' N.$, long. $135^{\circ}14\frac{1}{2}' E.$

(2) *Kunda bay*—Existence of shoal. Position. At a distance of $7\frac{1}{10}$ cables, $53^{\circ} N.$, $58^{\circ} E.$ Mag., from Joshi Temple. Lat. $35^{\circ}33\frac{1}{2}' N.$, long. $135^{\circ}14\frac{1}{2}' E.$ Depth. $5\frac{1}{2}$ fathoms, rock. Remarks. The above rock has been named „Hoshi Guri“. Variation. $5^{\circ} W.$ (Notice No. 1005 of 1913, dated 17th July.)

Charts affected. No. 61. Miyadzu harbour and Port Ine. No. 2174. Amaranbe zaki to Ando zaki. Publication. Japan Korea and adjacent sea, 1904, pages 645, 646, 647.

No. 1013. Sumatra, West Coast—Bunga Bay. (1) *Amended position of reef.* Position. To the northward of its present position, at a distance of $5\frac{1}{10}$ cables, $176^{\circ} (S. 4^{\circ} E. Mag.)$, from the south-western extreme of Pulo Kasie. Lat. $1^{\circ}33\frac{1}{2}' S.$, long. $100^{\circ}23' E.$ Description. A dangerous shoal with two heads, extending for $\frac{1}{2}$ cable, $176^{\circ} (S. 4^{\circ} E. Mag.)$, from the position given above, which is that of the northern head.

(2) *Existence of rock.* Position. At a distance of $1\frac{1}{10}$ cables, $75^{\circ} (N. 75^{\circ} E. Mag.)$, from Pandan point. Description. A drying rock. Variation. Nil. (Notice No. 1013 of 1913, dated 18th July.)

Charts affected. No. 866, Plan of Bunga bay. No. 709, Ujong Masang to Ujong Indrapura. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 339.

No. 1023. Japan—Gulf of Yedo. *Approaches to Yokosuka—Light-buoy established.* Position. Slightly to the north-eastward of the red conical buoy with ball topmark, which it replaces, at a distance of $14\frac{1}{2}$ cables, $55^{\circ} (N. 39^{\circ} E. Mag.)$, from Hako Zaki. Lat. $35^{\circ}19' N.$, long. $139^{\circ}40' E.$ Description. Kita Nakane red conical buoy, exhibiting a flashing light every three seconds. Remarks. The above buoy marks the outer end of the breakwater extension works, and the following note has accordingly been placed on the charts. „Marks Eastern end of the North-east breakwater construction“. Variation. $4^{\circ} W.$ (Notice No. 1023 of 1913, dated 19th July.)

Charts affected. No. 997, Yokosuka ko and Nagaura ko. No. 3548, Yokohama or Uraga. No. 2637, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 953, Onai saki to Tsunugi saki. No. 596, Kii channel to Tokyo. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. Publication. Japan, Korea and adjacent seas, 1904, page 366.

No. 1027. China, East Coast—Liau River. (1) *Alteration in position of Middle buoy.* Position. At a distance of half a cable, $130^{\circ} (S. 45^{\circ} E. Mag.)$, from its present position. Lat. $40^{\circ}36'30'' N.$, long. $122^{\circ}04'58'' E.$ Description. Black conical buoy with a diamond topmark.

(2) *Buoy established.* Position. At a distance of 1 cable, $119^{\circ} (S. 56^{\circ} E. Mag.)$, from the position of the Fairway buoy, which has been withdrawn. Lat. $40^{\circ}37'32'' N.$, long. $122^{\circ}07'05'' E.$ Description. „Inner buoy“, a black conical buoy with ball topmark. Note. The above positions are taken from chart No. 2991. Variation. $5^{\circ} W.$ (Notice No. 1027 of 1913, dated 21st July.)

Charts affected. No. 2991, Entrance to Liau river. No. 2894, Liau river to Tien chwang tai. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 524.

No. 1036. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach. Shawsien island light—Alteration in character. Former Notice. No. 128 of 1913. Position. Lat. $31^{\circ}26\frac{1}{2}' N.$, long. $122^{\circ}14\frac{1}{2}' E.$ Abridged description of new light. Lt. Gn. Fl. (2), ev. 15 sec., 229 ft., vis. 22 m. Details. The white occulting light has been replaced by a group flashing white light showing a group of two short flashes every fifteen seconds, and having a power of 400,000 candles. The remaining details of the light are similar to those of the former light. Remarks. The temporary lights have been discontinued. (Notice No. 1036 of 1913, dated 23rd July.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang. No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse kiang. No. 3486, Shanghai promontory to Nagasaki. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 2347, Nipon, Kiushu, Shikoku, &c. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liau-tung. No. 1263, China sea. No. 2453, North-west Pacific ocean, &c. No. 781, Pacific, north-west sheet. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 848. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 381.

No. 1067. China, Gulf of Pechili—Pei Ho. Taku bar—Leading lights established. Former Notice No. 235 of 1913. Position (a). On the line of the existing temporary leading beacons at a distance of $8\frac{1}{10}$ cables, $232^{\circ} (S. 56^{\circ} W. Mag.)$, from Spit light-boat. Lat. $38^{\circ}57\frac{1}{2}' N.$, long. $117^{\circ}43\frac{1}{2}' E.$ Description. A black beacon surmounted by a spherical cage, and exhibiting a fixed white light. Elevation. 47 feet. Position (b). At a distance of $8\frac{1}{10}$ cables, $274^{\circ} (N. 82^{\circ} W. Mag.)$, from the above position. Description. A black beacon surmounted by a spherical cage and exhibiting a fixed white light. Elevation. 68 feet. Remarks. The two temporary leading beacons described in the former Notice quoted above have been removed. The Note on the leading line should be altered to read „Lights in line“. Variation. $4^{\circ} W.$ (Notice No. 1067 of 1913, dated 26th July.)

Charts affected. No. 2653, Pei ho or Peking river, sheet 1. No. 598, Li tsin ho to Ning hai. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 165. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 495.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

T

TUBORG PILSNER

DANMARKS MEST POPULÆRE

dobbelte Spil og er i det hele taget, saavel med Hensyn til Udstyrelse som Indretning, »up to date« i enhver Henseende.

I Prøveturen, der forløb med fuldkommen tilfredsstillende Resultat, deltog Rederiets og Værftets Repræsentanter m. fl.

»Pedro Christophersen« er ligesom det i December 1912 afleverede Søsterskib »Suecia«, bestemt for Sverig—La Plata-Ruten, og det er opkaldt efter den bekendte norske Konsul Pedro Christophersen i Buenos Aires, der har været meget virksom for at fremme skandinaviske Interesser.

Fragtdamperen »Charkow« (Stabelnummer 141), bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, blev den 30. f. M. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 235' langt i Hoveddækket, 35 1/2' bredt og 23 1/2' dybt; det bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade-Kondensation af 800 ind. HK.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

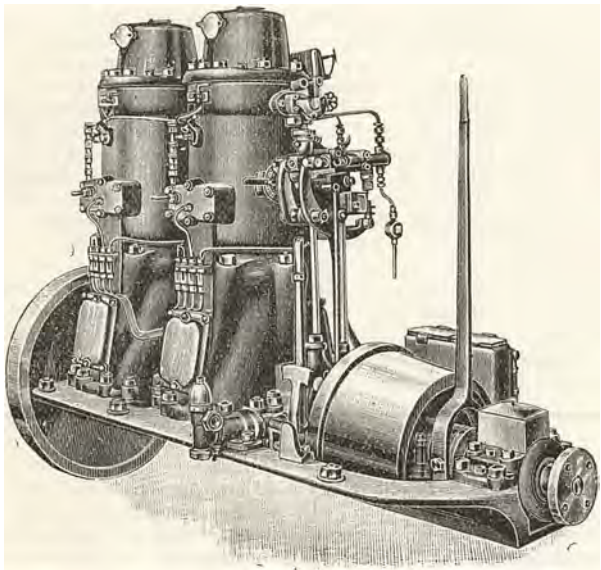
Fra Frederikshavns Værft og Flydedok, Aktieselskab, sættes den 2. ds. en større Staal-Skonnert i Vandet.

Skibet maaler 135 Fod × 30 Fod × 11 Fod 9 Tommer og vil laste 500 Tons. Det bliver rigget som 4/m. fore and aft-Skonnert og bliver forsynet med en 160 HK. Bolinder-Motor. Paa Dækket findes tre kraftige Motor-Spil. For at give Skibet størst mulig Stabilitet og for at formindske Faren ved Grundstødning har man forsynet det med dobbelt Bund, der kan anvendes til Vandballast.

Skonnerten, der er den største Motor-Skonnert her i Landet, bygges for den bekendte Skibsreder og Mægler Knakkergaard i Nykjøbing paa Mors.

Ved Afløbningen blev Skibet døbt »Morten Jensen«.

Den danske Damper »St. Thomas«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, her, er fornylig bleven solgt til Holland. Skibet maaler 2.487 Brutto Reg.-Tons og 1.594 Netto Reg.-Tons og er bygget i Kjøbenhavn i 1907. Dets Dimensioner er følgende: Længde 310,8 Fod, Bredde 40,7 Fod, Dybde 18,8 Fod. Skibets Navn er nu »Comme-wyne«.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie Guldmedaille

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. her 23./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Kotka 4./8. — Al-garve, Borries, ank. Kotka 3./8. — Anglo Danic, Pape, ank. her 23./7. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 3./8. — Antwerpen, Madsen, pass. Ushant 3./8. — Arkansas, Petersen, afg. Fernandina 26./7. — Arno, Fischer, ank. her 6./8. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 29./7. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Pillau 4./8. — Beira, Mortensen, ank. Marseille 1./8. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 6./8. — C. F. Tietgen, Petersen, ank. her 8./8. — Chr. Broberg, Larsen, pass. Brunsbüttel 5./8. — Christian IX, Holm, ank. her 4./8. — Christiansund, Andresen, afg. herfra 5./8. — Dagmar, Müller, afg. Lissabon 2./8. — Dania, Jørgensen, ank. Baltimore 26./7. — Ebro, Lunge, ank. Hull 30./7. — Esbjerg, Sørensen, afg. herfra 6./7. — Ficara, Munck, afg. herfra 5./8. — Florida, Andersen, ank. Svendborg 3./8. — Garonne, Kromann, ank. her 5./8. — Hellig Olav, Holst, ank. her 29./7. — Hengest, Lepper, ank. her 5./8. — Hjelm, Andersen, afg. herfra 5./8. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Antwerpen 4./8. — Jolantha, Kyllsbech, ank. Pillau 31./7. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenu 5./8. — Kentucky, Andersen, pass. Portofness 5./8. — Kiew, Tonnesen, pass. Brunsbüttel 5./8. — Loire, Craignon, afg. Reval 5./8. — Louise, Svan, ank. her 5./8. — Louisiana, Jønsen, ank. Garston 22./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. her 24./7. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 29./7. — Morsø, Nellemann, ank. London 4./8. — Nicolai II, Petersen, ank. Salonica 5./8. — Nordjylland, Søberg, pass. Brunsbüttel 4./8. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Petersborg 3./8. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 2./8. — Oscar II, Hempel, afg. New York 31./7. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 22./7. — Perm, Gotthardt, ank. London 4./8. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 5./8. — Romny, Bøgvad, ank. her 5./8. — Saga, Hansen, ank. Bordeaux 31./7. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 3./8. — Seine, Le Dizes, afg. Havre 5./8. — Texas, Clanson Kaas, pass. Madeira 1./8. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 5./8. — Tiber, Rech, ank. Genua 4./8. — Tomsk, Wiberg, pass. Holtenu 4./8. — Tyr, Thaning, afg. herfra 5./8. — United States, Gottsche, ank. New York 5./8. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Antwerpen 29./7. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 3./8. — Virginia, Ørsted, ank. Newcastle 5./8.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Grangemouth 1./8. — Amalienborg ank. Petersborg 29./7. — Brattingsborg ank. Smyrna 23./7. — Berglum ank. Mobile 28./7. — Dan-sborg ank. Newcastle 25./7. — Elsborg ank. Uleåborg 3./8. — Esrom ank. Genua 31./7. — Flynderborg pass. Hanstholt 3./8. — Frederiksborg ank. Huelva 28./7. — Guldborg ank. Oran 3./8. — Gurre ank. Petersborg 3./8. — Hammershus pass. Skagen 4./8. — Harrildsborg ank. Tyne 29./7. — Hundborg pass. Kieler Kanal 3./8. — Jelling afg. Santa Cruz 31./7. — Jømsborg ank. Calais 2./8. — Jungshoved afg. Otaru 24./7. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 3./8. — Kal-lundborg ank. Stugsund 28./7. — Kalø ank. Calais 3./8. — Klampenborg ank. Sunderland 31./7. — Kronborg ank. Dakar 31./7. — Lejre afg. Danzig 2./8. — Marselisborg afg. Archangel 4./8. — Næsborg afg. Thamshavn 2./8. — Randelsborg ank. Rostock 30./7. — Silkeborg ank. Petersborg 1./8. — Skanderborg ank. Port Talbot 31./7. — Skodsborg afg. Memel 1./8. — Spigerborg afg. Rotterdam 2./8. — Ste-gelborg pass. Kjøbenhavn 1./8. — Stjerneborg ank. Pe-tersborg 30./7. — Søborg afg. Rio de Janeiro 19./7. — Taarn-borg ank. Uleåborg 31./7. — Ullsborg afg. Huelva 31./7. — Uranienborg afg. Kristinestad 3./8. — Vordingborg ank. Petersborg 3./8. — Ørkild ank. Huelva 1./8.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 5./8. for Casablanca. — Ellen, Hansen, ank. Aberdeen 5./8. — Nordsøen, Gram, afg. Petersborg 5./8. til Norrköping. — Thyra, Jessen, afg. San Tropez 5./8. til Dundee. — Rigmor, Uldall, afg. Aho 5./8. til Sevilla. — Hebe, Gregersen, afg. Rabat 4./8. til Huelva. — Bodil, Jensen, ank. Helsingør 4./8. — Johanne, Thøgersen, ank. Fowey 4./8. — Gerda, Iversen, ank. Middlesbro 4./8. — Fylla, Brinch, pass. Helsingør 3./8. for Gäddviken. — Nautik, Nielsen, afg. Hargshamn 2./8. til Casablanca. — Cito, Jepsen, afg. Penmaron 2./8. til Rouen. — Nancy, Pedersen, afg. Portland 2./8. til Westervik. — Laura, Lund, afg. Portland 2./8. til Fraser-bourgh. — Marie, Nielsen, afg. Portland 1./8. til Alicante. — Nerm-a, Degn, ank. Borgå 31./7. — Dagmar, Skou, afg. Se-villa 31./7. til Rotterdam. — Olga, Christensen, afg. Sevilla 31./7. til Oslebshausen. — Karla, Nielsen, afg. Portland 31./7. til Se-villa. — Inger, Schiff, afg. Huelva 30./7. til Yarmouth. — Nexos, Basse, afg. Marseille 30./7. til Frederikshavn. — Polly, Mathiasen, ank. Trångsund 31./7. — Nora, Lauritsen, pass. Gi-braltar 29./7. for Rotterdam.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Glasgow 4./8. — Johan Siem, Nielsen, afg.

Petersborg 30./7. til Terneuzen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Mesan 31./7. — Russ, Petersen, afg. Campbellton 26./7. til Cork. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 4./8. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Inningham 5./8. — Michail Outchoukoff, Harboe, er ank. Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 31./7. til Hull. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 5./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Blyth 2./8. til Petersborg. — Newa, Dahl, afg. Miramichi 3./8. til Belfast.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, afg. Genua 29./7. udg. — Pagan afg. Soc-Soc 5./8. udg. — Bandon ank. Belfast 4./8. hjemg. — Samui afg. Singapore 29./7. udg. — Selandia afg. Port-Said 4./8. hjemg. — Jutlandia ank. Bangkok 24./7. udg. — Siam afg. Shanghai 24./7. hjemg. — Annam afg. Singapore 30./7. udg. — Cathay afg. Portland 4./8. hjemg. — Tranquebar ank. Shanghai 4./8. udg. — Indien pass. Gibraltar 1./8. udg. — Chumpon ank. Port Elizabeth 30./7. udg. — Kina afg. Coronel 29./7. hjemg. — St. Croix ank. Rotterdam 1./8. udg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Sarpsborg 31./7. — Sara, Jensen, ank. Kronstadt 31./7. — Helene, Sørensen, ank. Bouess 29./7. — Ragnhild, Schultz, afg. Windau 1./8. — Valborg, Hansen, ank. Hartlepool 5./8. — Sjælland, Sværre, ank. Methil 4./8. — Estrid, Hansen, afg. Hull 31./7. — Agnete, Dam, ank. Neustadt 4./8. — Gunhild, Hansen, afg. Windau 4./8. — Hermia, Farup, afg. Pernau 31./7. — Alice, Jørgensen, ank. Riga 4./8.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Trondhjem 1./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Holmsund 1./8. — Svend, Schmidt, ank. Ghent 29./7. — Urania, Clausen, afg. Omega 3./8.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, ank. Holmsund 1./8. — Martha, Christensen, ank. Malmö 4./8. — Elna, Rathje, ank. Boulogne 5./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 26./7. — Harriet, Larsen, afg. Keen 1./8. — Dagny, Therkildsen, ank. Calais 5./8. — Simone, Møller, ank. Uleåborg 5./8. — Jeanne, Olsen, ank. Sörnäs 3./8. — Vera, Risø, afg. Aalborg 1./8. — Daisy, Jørgensen, afg. Gefle 2./8. — Annine, Leth, ank. Sunderland 4./8. — Kamma, Löffler, afg. Rouen 5./8. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./7.

Nordøen. Nordland, Larsen, afg. Tofte 5./8. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Sarpsborg 4./8. — England, Andersen, ank. Riga 3./8. — Holland, Poulsen, ank. Boulogne 4./8.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Newport 31./7. — Europa, Hansen, pass. Sundet 30./7. — Frankrig, Friis, afg. Baltimore 16./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Jacksonville 30./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ligger i Aalborg. — Thorvaldsen, Olsen, p. R. t. Rotterdam. — Nordpol, Nielsen, ligger i Båtskärnäis.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, pass. Reden 5./8. — Alf, Clausen, ank. Trångsund 3./8.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Cuba 3./8.

A. P. Møllers Rederier. Anna Mærsk pass. Kjøbenhavn 1./8. — Chassie Mærsk ank. Pernau 31./7. — Eleonora Mærsk afg. Petersborg 1./8. — Hulda Mærsk ank. Kjøbenhavn 4./8. — Laura Mærsk afg. Kaskö 2.8. — Lexa Mærsk ank. Petersborg 30./7. — Peter Mærsk pass. Hanstholm 4./8. — Sally Mærsk ank. Huelva 26./7. — Høneborg ank. Antwerpen 28./7.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 1./8. — London, Bom, ank. Stockton 2./8. — Paris, Tholander, ank. Methil 3./8. — Bryssel, Kaas, ank. Windau 3./8.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Norfolk 26./7. til Demerara. — Wien, Boeck Hansen, ank. Libau 31./7. — Roma, v. Thun, afg. Brahestad 30./7. til Cardiff.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 4./8. — Skinfaxe, Faber, afg. Korsør 4./8. til Riga. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Reval 4./8.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Trångsund 29./7. — Nelly, Clausen, ank. Kotka 2./8. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 28./7. for Stockton. — Lilly, Bang, ank. Fakse 2./8. — Alexy, Sørensen, ank. Lissabon 2./8. — Dagny, Clausen, afg. Marseille 2./8. til Göteborg. — Mary, Dulin, ank. Sables d'Olonne 3./8.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. Husum 3./8.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisseejeff ank. Grangemouth 3./8.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Kotka 5./8.

Sejlskibe.

Ranne. Amalie ank. Kalmar 28./7. — Lilli, Holm, ank. Karlskrona 1./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 3./8. — Sigurd, Kofoed, ank. Oscarshamn 4./8.

Svendborg. Cornwall, Petersen, ank. Petersborg 28./7. — Magnet, Nielsen, ank. Wasa 29./7. — Ruth, Larsen, ank. Skellefteå 31./7. — Helge, Nielsen, ank. Torneå 31./7. — Otto, Klug, ank. Wismar 31./7. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Kolding 31./7. — Niels, Nielsen, ank. Uleåborg 31./7. — Elise, Andreasen, ank. Dundee 1./8. — Confidence, Michaelsen, ank. Höganäs 4./8. — Valdemar, Andreasen, ank. Kotka 4./8. — Acti, Mouritzen, ank. Frederikshavn 4./8. — Ludvig, Jørgensen, ank. Cornie 4./8. — Alma, Hansen, ank. Charlestown 1./8. — Emanuel, Bentzen, ank. Lissabon 3./8. — Constance, Hansen, ank. St. Valery 2./8. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Nykjøbing F. 3./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 3./8. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 30./7. — Leif, Andersen, ank. Plymouth 1./8. — Solon, Rasch, ank. Lissabon 1./8. — Ariel, Ravneose, ank. Plymouth 2./8. — Erhardt, Larsen, ank. Carril 2./8. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Fowey 2./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 4./8. — C. A. Rasmussen, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 5./8. — Lyo, Jensen, ank. Malmö 5./8.

Æro. Vega, Ohlsen, ank. Drøbak 28./7. — Salus, Andersen, ank. Blyth 28./7. — Kristiane, Petersen, ank. Mariager 28./7. — Venus, Weber, ank. Wismar 29./7. — Herkules, Bager, ank. Danzig 29./7. — Saturn, Nielsen, pass. Kjøbenhavns Red 27./7. p. R. t. Kotka. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Danzig 29./7. — Adele, Weber, ank. Hasle 28./7. — Abba, Petersen, ank. Mullerup 29./7. — Accacia, Jensen, ank. Karlskrona 29./7. — Dana, Boye, er afg. Mazagan til Fowey. — Nanna, Østermann, ank. Sølvborg 28./7. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 29./7. — Ingolf, Olsen, ank. Omega 29./7. — Amalia, Andersen, ank. Greifswalde 29./7. — Proven, Schmidt, ank. Chatham 29./7. — Fremad, Hansen, ank. West Wemyss 30./7. — I. A. Kromann, Christensen, pass. Dover 26./7. vestg. — Freya, Nielsen, pass. Kjøbenhavns Red 29./7. p. R. t. Sundsvall. — Levi, Bager, ank. Trawemünde 31./7. — Amor, Hansen, ank. Setubal 30./7. — Salvador, Sand, ank. Fakse Ladeplads 30./7. — Harri, ank. Frederikstad 31./7. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Nakskov 1./8. — Kristine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Mars, Stegmann, ank. Aberdeen 31./7. — Caroline Kock, Rasmussen, er afg. Hamburg til Maracaibo. — Arietis, Andersen, ank. Klagshavn 2./8. — Fabricius, Hansen, ank. Grandbank (N. F.) 1./8. — Hekla, Hermansen, afg. Stohus til Island. — Marthing, Friis, ank. Westbay 2./7. — Merkur, Christensen, ank. Falkenberg 1./8. — H. C. Christiansen, Frederiksen, ank. Fowey 1./8. — Diana, Hansen, ank. Ferrol 4./8. — Apollo, Albertsen, ank. Kristiansund 3./8. — Anne, Hansen, ank. Larvik 3./8. — Bertha, Madsen, ank. Aarhus 4./8. — Gertrud, Christensen, ank. Wiborg 3./8. — Maagen, Mortensen, ank. North Sidney 3./8. — Mathilde, Hansen, ank. Leith 4./8. — De tvende Brødre, Boye, ank. Bouess 4./8. — Amalia, Andersen, er afg. Greifswalde til Wolgast. — M. Hay, Petersen, pass. Lizard 2./8. vestg. — Nanna, Østermann, ank. Swinemünde 4./8.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 7. August 1913. — Søs-Berufsgenossenschaft. — Hvordan faar vi Søfolk? — Søs- og Handelsrettsdom. — Fragtmarkedet. Nybygninger Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

==== Faas hos samtlige Provianteringshandlere. =====

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALTY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«.

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

Befraktare

förtrogen med befraktningar från ryska hamnar, söker
R. SCHNEIDER, Riga.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kjøbenhavn L.

N.J. PETERSEN & SØN

Tlf. 89. Sejlmagere — Helsingør. Tlf. 89.

Imprægneringsanstalt for Sejl- og Pressenningduge.

Oilteføjsfabrik. SPECIALITET: Tæt, let, blødt og kløbefrit.

— Lager af Sejl- og Pressenningduge samt Redningsartikler m. m. —

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

VÆGGELUS, Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnitter dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler, Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 28 St. Tlf. Byen 2496. „Toxin“ er et udmærket Middel mod Røtter og Mus.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie

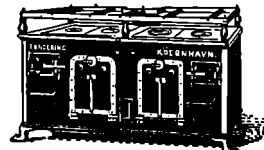
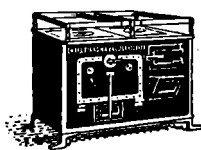
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER 1/3
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF 1630.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Linier. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib. Mindre Skrueslip. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vindræb. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition og sesom Modeller er til Eftersyn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 og 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensura. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provincesbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksvej 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2288x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“ **Hans Smith.** Telegramadr. „Smith, Cronstadt“
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluffholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøddel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.

Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sieurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankre og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfædrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159 2159

Havnegade 28, Aarhus

Al Slags

Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slugterforretningen

„**JOMSBORG**“

AARHUS, vis à vis Rullebroen.

All Kød og Deltkatesevarer til

Skibsprøplantering.

Hurtig og reel Betjening.

M. P. Jørgensen, Slugtermester.

Nærmeste Slugterforr. ved Havnen.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 1873



Fortang altid
Otto Mönsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de Septbr. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestret. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeville, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag: Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rølf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telet. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretsassagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND | S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

St Petersburg
Tlgr.: „Hansencronstadt“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlgr.: „Hansencronstadt“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rølf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER 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

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{h/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFDET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wattons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Forretningers Lokaler og hos Blankestelners Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som
Lagerøl og derefter aftap-
pet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 - 5214.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

A. Mou's Kæduksalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettelinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side - - - - -	25 -
De øvrige Sider - - - - -	20 -
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

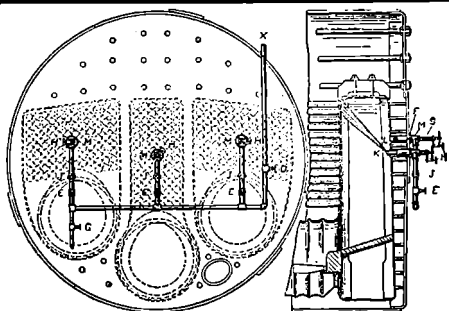
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. August 1918.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Sæden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3083 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



¶ Margarin specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

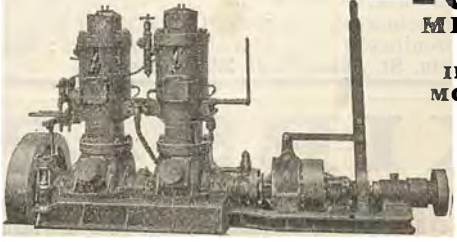
Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.
Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912

TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jærnstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelakser, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakser, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

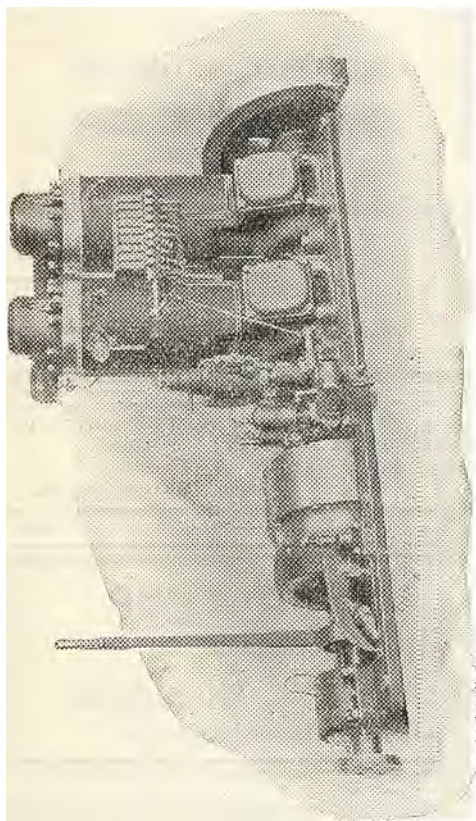
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
 Ratin's Salgskontor,
 Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raaoilemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Driftssikker.*
Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K.
 Tlf. 1821 — 3838.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarerung.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, den 14. August 1913.

Et Spørgsmaal, der allerede længe har været aktuelt for den danske Skibsfart og synes at blive det mere og mere for hvert Aar der gaar, er Spørgsmaalet om Tilgang af unge Mennesker til vor Sømandsstand. Vi har tidligere beskæftiget os med dette vigtige Spørgsmaal (se dette Blads Nr. 78, 1912), nærmest foranlediget ved et Par indsendte Artikler, hvis Forfattere beklagede, at de fleste af »Georg Stage«s 80 Elever efter endt Tøgt, eller endnu forinden, skaffedes Hyre med engelske eller norske Skibe. I den Anledning oplyste Formanden for Bestyrelsen af Stiftelsen *Georg Stages Minde*, Kommandør C. Bræstrup, her i Bladet, at det i Virkeligheden kun er enkelte af »Georg Stage«s Elever, der herved gaar tabt for den danske Handelsmarine, idet adskillige af disse vender hjem igen efter et enkelt Tøgt i Langfart, og da gaar om Bord i danske Skibe. Kommandøren tilføjede, at Stiftelsen med Glæde vil bidrage til at saa mange som muligt af »Georg Stage«s Drengene faar deres første Rejse om Bord i danske Sejlskibe paa Langfart, naar den i disse Bestræbelser kan finde Støtte hos Skibsførere, Redere og Forhyringsagenter. Disse bør derfor saa tidlig som mulig henvende sig til Stiftelsens Kontor her i Byen og opgive, hvor mange Ungmænd de har Brug for i August og Begyndelsen af September. Det oplystes tillige, at Forældrenes Ønsker som Regel gaar ud paa, at Drengene kommer paa Langfart, og at Stiftelsens Bestyrelse ikke kan støtte en Forhyring, hvor Drengene risikerer at blive ledige efter et Par Maaneders Sejlads. At Stiftelsens Bestyrelse, med Hensyn til at faa Drengene anbragt i danske Skibe, vil stille sig saa imødekommende som muligt, er selvfølgelig kun den naturlige Konsekvens af Stiftelsens hele Formaal, og det vilde være meget glædeligt, om disse Bestræbelser i væsentlig Grad maatte lykkes, saa at saa mange som mulig af Eleverne faar deres fortsatte Uddannelse eller dog den største Del deraf i vore egne Skibe.

I en Artikel, som er fremkommet i dette Blads sidste Nummer, gør Forstanderen for Svendborg Sømandshøjskole, Hr. V. Rasch, gældende, at det ikke er Mangel paa Lyst til Søen, der foraarsager den ringe Tilgang af Drengene til Skibene, men at Aarsagen maa søges i, at Forældrene mere og mere stiller den Fordring for at give deres Minde til, at Drengene gaar til Søs, at de faar deres første Uddannelse i et Skoleskib, idet de, efter Hr. Raschs Erfaring, mener dér at have en større Garanti for deres Sønners faglige Oplæring og en bedre Omgang under den første Tid af deres Sømandsliv.

For en Del Aar siden, da vor Sejlskibsflaade var større end nu, og da den talte flere større Skibe, som gik i Langfart, faldt det næppe Forældrene ind at nære den Slags Belæneligheder, eller at stille en saadan Betingelse for at give en Dreng, som havde Lyst til Søen deres Tilslutning til at følge denne Lyst, og en Kendsgerning er det jo ogsaa, at den gamle Tids Skole har frembragt Slægt efter Slægt af dygtige og ansete Sømænd, som har været en Pryd for deres Stand. Tiderne forandrer sig jo imidlertid paa alle Omraader og derfor vel ogsaa paa dette. Den Omstændighed, at Sejlskibene mere og mere afløses af Dampskibe, og at det er blevet mere vanskeligt at komme i Langfart med Sejlskibe nu end tidligere, spiller sikkert en Rolle her, og det er maaske derfor rimeligt

at antage, at Hr. Rasch ikke helt har Uret, naar han mener, at de ny Forhold kræver ny Forholdsregler, hvis den behørig Tilgang til vor Sømandsstand skal sikres. Anskaffelse og Drift af egentlige Skoleskibe er jo imidlertid, som Erfaringen har vist, en meget kostbar Foranstaltning, der næppe lader sig gennemføre i større Udstrækning end vi allerede har den, saa paa det Punkt vil det vel for Tiden være umuligt at imødekomme Forældrenes Ønsker. Hr. Rasch har da tænkt sig at gøre dette ved at stræbe henimod at tilvejebringe et virkeligt Lærlingeforhold, og at dette kan ske ved et Samarbejde mellem større Sejlskibsrederier og Sømandshøjskolen, eventuelt støttet til et Slags Lærlingskib, der med c. 15 Elever gik i almindelig Fragtfart paa Nord- og Østersøen om Sommeren og om Vinteren afgav Øvelsesplads og Opholdsrum for en Del af Sømandshøjskolens Elever, ved at blive lagt op i Svendborg Havn. Hertil burde jo saa komme en vel overvejet Lærlingskontrakt, der for et passende Tidsrum binder de eventuelle Lærlinge til de paagældende Rederier. Forbindelsen med Hjemmene tænker Hr. Rasch sig knyttet gennem et Udvalg, der repræsenterede baade Rederierne og Skolen.

Vanskeligheder vil der utvivlsomt melde sig nok af, men ikke desto mindre synes Tanken tiltalende og i all Fald værd at overveje. Et saadant eventuelt Udvalg maatte jo sikkert først beskæftige sig med Udarbejdelsen af en for vore Forhold passende Lærlingekontrakt, der paa den ene Side afgav Sikkerhed for, at de Rederier, som var villige til at yde visse Ofre for Lærlingenes Uddannelse, ogsaa kunde paaregne disses Tjeneste i et passende Tidsrum, og paa den anden Side tillige sikrede Lærlingene fortrinsvis Ret til Ansættelse i de af de paagældende Rederiers Skibe, som gaar i oversøisk Fart med en til Tiderne svarende rimelig Hyre. Hr. Rasch opkaster det Spørgsmaal, om der fra Lærlingenes Side under en saadan Ordning skulde deponeres et Beløb, som var tabt, hvis Lærlingen rømmer eller maa afskediges paa Grund af slet Opførsel, og tilføjer, at Beløbet i saa Fald næppe maatte være ret stort. Efter vor Formening bør den Reder, der er villig til at paatage sig Forpligtelser, som de foran antydede, have en vis Garanti for, at Lærlingen ikke rømmer fra Skibet, eller paa anden Maade misligholder sin Del af Kontrakten.

Det forekommer os, at den af Hr. Rasch nævnte norske Lærlingekontrakt her er inde paa et rigtigt Spor. Garantisummens Størrelse burde maaske nok ansættes noget anderledes her hos os eller ordnes ved en Kaution fra Forældrenes Side samtidig med, at en vis Del af Lærlingens Hyre tilbageholdes af Rederen til Udløbet af den kontraherede Læretid.

At et Lærlingskib, som det af Hr. Rasch paaænkede, vilde bidrage betydeligt til at henlede Forældrenes og de vordende Sømands Opmærksomhed paa Fordelene ved et ordnet og kontraktmæssigt Lærlingeforhold, kan der vist ikke være Tvivl om, og ud fra de Erfaringer der haves fra »Georg Stage«, tør det sikkert ventes, at der hvert Foraar vilde melde sig flere Ansøgere om at komme ud med dette Skib, end det havde Plads til. Hvis et saadant Skib virkelig, som Hr. Rasch mener, vil kunne anskaffes, og dets Drift sikres, for et Beløb af 30,000 Kr., skulde man mene, at Sagen lod sig gennemføre, hvis den

paatænkte Ordning ellers vinder Sejlskibsredernes Interesse og Bifald. Et Selskab maatte da formentlig dannes til at samle og bestyre den fornødne Kapital og et erfarent Rederi findes, der, under en eller anden Form, vilde paatage sig Skibets Administration, saaledes at der virkelig var Haab om, at dets Drift under normale Fragtforhold kunde bære sig selv.

Idet vi gerne imødeser kyndige Rederes og Skibsføreres Udtalelser om denne vigtige Sag skal blot tilføjes — hvad der forøvrigt alt er sagt ved tidligere Lejlighed — at Rederierne, saavidt Forholdene tillader det, i egen Interesse bør gøre deres til, at Sølivet kan blive lige saa tiltrækkende og byde samme Chancer for at kunne arbejde sig op for flinke, unge Mennesker, der ønsker at komme frem i Verden, som andre Livsstillinger. Dette vil altid være en Hovedbetingelse for at skaffe Tilgang til Sømandsstanden.

St. Thomas' Havn omtales i en engelsk Konsulatsberetning for 1912 saaledes: St. Thomas Havn er en af de bedste Havne, som findes i hele Vestindien, og i dens midterste Del er der, ved et Uddybningsarbejde, som blev fuldført i 1912, tilvejebragt en Vanddybde af 30 Fod. St. Thomas danner i Vestindien Hovedanløbshavnen og et Støttepunkt for Hamburg-Amerika-Liniens og Det østasiatiske Kompagnis Skibe. Compagnie Générale Transatlantique i Paris har opgivet sit Kuldepot dér, da dets Skibe bliver forsynet af Det østasiatiske Kompagni. Af det franske Kompagnis Skibe anløber en Kystdamper St. Thomas en Gang om Maanedene, og de transatlantiske Rutedampere kun, naar Forholdene kræver det. St. Thomas Dock, Engineering and Coaling Company forsyner Royal Mail Steam Packet Company i London med Kul, dog anløber dette Selskabs Dampere ikke mere saa hyppigt Havnen, siden deres Hovedstøttepunkt i Aaret 1885 blev forlagt til Britisk Vestindien. Endvidere anløbes St. Thomas regelmæssigt af Quebec Steamship Companys Dampere, der farer mellem New York og Vestindien, og af F. Leyland Companys Skibe i Liverpool. Talrige Trampdampere anløber desuden Havnen for Kulforsyning. Ved St. Thomas Dock Engineering and Coaling Companys Flydedok og Skibsværft kan Skibe, som lider Havari i de vestindiske Farvande let faa Skaden udbedret. Som tidligere omtalt er der dannet et Dansk Vestindisk Kompagni, der har til Hensigt at oprette Kul- og Oljedepoter og at bygge Pakhuse, samt at uddybe Havnen betydeligt ved disse Anlæg. Selskabet har erhvervet betydelige Arealer ved Havnen. Eagle Oil Company i Meksiko har ligeledes til Hensigt at indrette et Oljedepot. Skibe, som ankommer i Ballast for Ordre, og Skibe, som kun skal indtage Kul, er fri for Havneafgifter. Skibe, som ankommer med Last betaler to Shilling pr. Ton lossen eller indlastet Gods. Der er ikke Lodstvang ved Havnen og desuden billige Lods-lakster. Paa Grund af St. Thomas gunstige Beliggenhed haaber man ved Panama-Kanalens Aabning paa et Opsving af Stedets Handel og Skibsfart. I Aaret 1912 indkom ialt 467 Skibe med 936,264 Reg.-Tons i Havnen, deraf var 462 Dampere med 935,066 Reg.-Tons. De la-stede Damperes Antal var 334 med 631,730 Reg.-Tons. 179 Skibe med 405,571 Reg.-Tons førte tysk Flag, 173 med 373,497 Reg.-Tons engelsk og 36 Skibe med 58,116 Reg.-Tons dansk Flag.

(Hamb. Corresp.)

Danmarks Handelsflaade. Den danske Handelsflaade var i 1907 større end i noget tidligere og

i noget senere Aar baade med Hensyn til Antallet af Skibe og til disses samlede Registrertonnage. Efter nogen Vekslen mellem Opgang og Nedgang i Tonnagen i de mellem-liggende Aar var der i 1912 en Forøgelse, som meget nær bragte Registrertonnagen op paa samme Størrelse som i 1907. Antallet af Handelsflaadens Fartøjer har derimod stadig været nedladgaende; der er ganske vist kommet en Del flere Skibe til i de Grupper, der omfatter de største Dampskibe, men dette langt mere end opvejes ved Afgangen i Antallet af Sejlskibe og tildels af mindre Dampskibe. — Af de forskellige Slags Skibe har ved Udgangen af Aaret Antal og Registrertonnage haft følgende Størrelse:

	Antal	1912	1911	1907
af Dampskibe		642	640	641
- Motorskibe { over 1000 R.-T. 2 }			775	c. 650
{ andre 858 }				
- Sejlskibe		2,062	2,147	2,616
		3,564	3,562	3,907
Registrertonnagen (Netto)	R.-T.	R.-T.	R.-T.	
for Dampskibe	415,436	411,595	402,000	
- Motorskibe { over 1000 R.-T. 6,300 }		8,220	c. 8,000	
{ andre 9,219 }				
- Sejlskibe	91,188	94,166	113,200	
	522,143	513,981	523,200	

Det ses heraf, at Tonnagen fra 1911 til 1912 blev forøget med 8,200 R.-T.; Sejlskibstonnagen formindskedes med 3,000 R.-T., medens der for Dampskibstonnagen var en Opgang paa 3,800 R.-T. og for Motorskibe paa 7,300 R.-T.

Tonnagen for Motorfartøjer blev altsaa næsten fordoblet i 1912, hvilket skyldes de to bekendte store Motorskibe, hvormed den danske Fragtflaade blev forøget i dette Aar. Disse Skibe — og andre Nybygninger af samme Art, der solgtes til Udlandet — gør jo fragtmæssig set samme Tjeneste som almindelige Dampskibe, medens Hovedparten af den hidtidige Motorskibstonnage fordeler sig paa et meget stort Antal Smaafartøjer, hvoraf atter den største Del gør Tjeneste ved Fiskefangst, Fisketransport o. lign.

Medens der, regnet efter den maalte Tonnage, var et lille Underskud i 1912 sammenlignet med 1907, er der Fremgang, naar man ser paa Tonnagens Ydeevne, idet det Transportarbejde, som kan præsteres af Dampskibe, er langt større pr. Ton end Sejlskibenes (man regner 3,6 Gange saa stort). Fra 1907 til 1912 er 22,000 R.-T. Sejlskibstonnage (efter nævnte Forhold lig 6,000 R.-T. Dampskibstonnage) blevet ombyttet med 21,000 R.-T. for Damp- og Motorskibe; der er altsaa en Opgang i Effektivitet lig med henimod 15,000 Dampskibstons.

Paa Kjøbenhavn faldt baade i 1911 og i 1912 71 pCt. af den samlede Tonnage (i 1870 28 pCt.), nemlig henholdsvis 363,848 og 370,038 R.-T. Af de øvrige Byer maa som de vigtigste nævnes Marstal, Svendborg og Esbjerg med henholdsvis 28,015, 26,676 og 25,600 R.-T. Marstal og Svendborg er stadig i aldeles overvejende Grad Sejlskibsbyer, Esbjerg har næsten udelukkende Dampskibe. Medens Tonnagen i hver af de første fire Skibsfartsbyer var over 25,000 R.-T., har hver af de næste fire kun en Tonnage mellem c. 5,000 og c. 8,000 R.-T.; disse var i Rækkefølge efter Størrelsen Aalborg, Korsør, Aarhus og Odense.

Af de her omtalte Skibe (alle over 4 R.-T. Netto) var 1,099 med 8,331 Tons registreret som Fiskerfartøjer. Endvidere var 14,014 Baade under 4 R.-T. registreret som Fiskerfartøjer; sidstnævnte Antal er steget ret stærkt nemlig fra 13,675 Aaret før og fra 12,400 for fire Aar tilbage (i 1908), altsaa en gennemsnitlig aarlig Stigning paa 350

å 400 aarlig. Stigningen falder især paa Motorbaade, hvis Antal udgjorde 1,767 i 1912, men kun 883 i 1908.

(Statistiske Efterretninger.)

Petroleumstransporten til Søs. I Spidsen for Petroleumstransporten staar to store Rederier i England, Anglo American Oil Co. Ltd. i London, der har 36 Tankskibe med 141,459 Brutto-Reg.-Tons, og Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd., ligeledes i London, med 43 Tankdampere med 132,935 Brutto Reg.-Tons, og 4 Tanksejlskibe med 1,144 Brutto Reg.-Tons. Disse to Selskaber har over en Tredjedel af Verdens Tankdamperflotille under sin Kontrol. Verdens Tankdamperflotille stiller sig, som følgende Tabel viser:

Land	Antal Skibe	Brutto Reg.-Tons	pCt. af Verdensflaaden
England	160	521,690	55
Amerika	64	175,215	18,5
Tyskland	27	109,314	12,7
Belgien	12	31,114	3,3
Holland	17	27,363	2,9
Japan	5	21,878	2,3
Rusland	8	15,091	1,6
Sverige	6	10,028	
Frankrig	4	9,091	
Norge	3	5,693	
Spanien	2	1,294	
Danmark	2	1,216	
Italien	1		
Tunis	1		
Grækenland	1		

Antallet af Tankskibe til Petroleumstransport i hele Verden var i 1912 313 med 938,009 Brutto Reg.-Tons. Disse Tal vil i de næste Aar forskydes fuldstændig, da der for Tiden er ikke mindre end c. 500,000 Tons i Tankskibe under Bygning.

(»Schiffbau«, 12. Februar 1913.)

Et norsk Dampskib kæntrret i Göteborg. Et Uheld, som kunde have faaet de alvorligste Følger, hændte, i Følge svenske Blade, fornylig det norske Dampskib »Dagbjørg«, som laa i Göteborg og netop var færdig med Indlastning af Papirmasse. Man var klar til Afgang og skulde fylde Bundtankene, da Skibet pludselig under Fyldningen tog en svær Overhaling til Bagbord og derefter en lignende til den anden Side, saa Vandet kom helt ind paa Dækket. Dækslasten paa Agterdækket fik herved en voldsom Forskydning. Støtterne knækkede som Rør, og 150 Baller Papirmasse slyngedes i Vandet. Styrmanden slyngedes ogsaa over Bord, men det øvrige Mandskab, som befandt sig paa Dækket, lykkedes det at holde sig fast under den voldsomme Kæntring. Styrmanden blev nu bjerget uden at have taget Skade, og Skibet rejste sig op, men slog nu atter over til Bagbord og blev liggende til denne Side med stærk Slagside. Afrejsen maatte opsættes, da Aarsagen til Havariet var for stor en Dækslast. Det var paa et hængende Haar nær kommet til en ny »Götaålf-ulykke«, som da en overløst Baad for et Par Aar siden kæntrrede ved Göteborg, hvorved mange Menneker omkom.

Den ny Balkankrig. Den 10. ds. er Fred blevet afsluttet mellem Rumænien, Grækenland, Serbien, Montenegro og Bulgarien.

Den græske Regering har udstedt en Bekendtgørelse, i Henhold til hvilken Havnene ved Cavala og Eleutherai er blevet fuldstændig rensede for de paa de bulgarske Myndigheders Foranstaltning nedlagte undersøiske Miner.

Saa længe Arbejdet med Bortrydning af Miner staar paa, vil Skibe, der agter at anløbe Dedeagatschs Havn, for at undgaa Fare have at følge langs med Kysten af Enos, forinden de løber ind i Havnen.

Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot.

En Virksomhed af stor Betydning for Kjøbenhavns Havn.

Lørdag den 9. ds. blev et Anlæg og en Virksomhed af meget betydelige Dimensioner af dets Indehavere, Generalkonsul Johan Hanssen, og Grosserer Erlandsen, forevist for en Kreds af Indbudne, bestaaende af Repræsentanter for Skibsfarten, Søfartsministeriet, Havnens Bestyrelse, Magistraten, Flaaden, Statsbanernes Søfartsafdeling, Pressen og andre Interesserede, nemlig Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot ude paa Refshaleøen.

Denne store Virksomhed, der tilsigter at gøre Kjøbenhavns Havn til en Kulstation af Rang for de Skibe, som paa deres Vej til og fra Østersøen passerer vor Hovedstad, er startet ved en Sammenslutning af de to ældste Firmaer i Branchen, nemlig C. K. Hanssen og Schach Steenberg & Co., og en af dens virksomme Medstiftere var afdøde Grosserer Robert Hanssen. Disse to Firmaers Kulafdelinger udskiltes for et Par Aar siden af Rederfirmaerne og heraf dannedes Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot, der i Modsætning til den ældre Metode for Kulindgivning, ved at indføre mekaniske Hjælpemidler har gjort det muligt at skabe en Virksomhed, der paa dette Omraade er fuldt paa Højde med Tidens Krav og i Stand til at drage denne Handel til Kjøbenhavn fra et meget større Omraade end tidligere, og allerede har gjort dette i et ikke ringe Omfang.

Straks efter Aktieselskabets Dannelse paabegyndtes de store Forandringer, som paakrævedes ovre paa Refshaleøen, hvor Selskabet raader over et betydeligt Areal; Bolværkerne forstærkedes, Vanddybden øgedes, elektriske Kabler førtes over Havnen, Funktionærboliger opførtes og tre mægtige, elektrisk drevne Kraner byggedes af A/S. Titan. Disse betydelige Anlæg er nu fuldførte, og nogen mere ideal Kulforsyningsplads for forbisejlende Skibe kan vanskelig tænkes. Disse kan, uden at erlægge Havneafgifter og uden at være tvunget til at tage Lods, lige indenfor Havnens Indsejling, paa faa Timer blive forsynet med de fornødne Bunkerkul i bedste Kvalitet, Durham og Newcastle Kul, idet hver Kran kan præstere 100 Tons i Timen. Kullene, der vejes automatisk ved Indgivningen, kan faas baade ved Dag og Nat, og Bolværkerne afgiver Plads for seks Dampere samtidig. Depotet vil til enhver Tid være forsynet med et Oplag paa mindst 20,000 Tons Kul, der hjembringes af Selskabets egne Skibe, saa selv de største Fordringer til hurtig og stor Leverance kan med Lethed imødegaas.

Hvilken Betydning en Forretning af dette Omfang har for vor Havn oplystes i en Tale, som Havnekaptajnen holdt ved en Frokost for de Indbudne, som afsluttede Forevisningen, idet den i det sidste Aar har forøget Havnens Besejling med c. 150,000 Tons.

Ved samme Lejlighed holdt Generalkonsul Johan Hanssen en interessant Tale om Kjøbenhavns Havn og dens Udviklingsmuligheder af hvilken vi gengiver følgende:

Idet jeg paa min Meddirektørs og egne Vegne har den Ære at byde denne talrige Forsamling Velkommen og takke Dem for, at De har villet komme til Stede for at gøre Dem bekendt med de nu saa godt som afsluttede

tekniske Anlæg ved Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot, vilde jeg gerne samtidigt udtale, at vi har ment, at det kunde interessere de forskellige at se det Arbejde, som ikke alene er tænkt som Forretning for vort personlige Vedkommende, men ogsaa som et Led til at fremme og udvikle Kjøbenhavns Havn. Spørgsmaalet om, hvad der kan gøres for at skabe bedre Betingelser for denne, er jo aktuelt for Tiden, og et af Resultaterne af de forskellige Overvejelser vil snart foreligge, naar den ny Havneordning træder ud i Livet. Min Meddirektørs og mit eget Firma har jo i en lang Aarrække beskæftiget sig med Forretning i Kjøbenhavns Havn, og personlig har jeg altid i høj Grad interesseret mig for, hvad der kunde gøres for dens Udvikling. Den i sin Tid af Trafikministeriet nedsatte Kommission stammede fra, at det lykkedes mig at overbevise min daværende Kollega, Hr. Trafikminister Jensen-Sønderup, om Nødvendigheden af at skænke denne Sag sin Opmærksomhed. Jeg lægger ikke Skjul paa, at Sammensætningen af Kommissionen ikke helt var efter mit Ønske, og at Resultatet af Arbejdet i nogen Grad har skuffet mig. Jeg skal indrømme, at Opgaven paa ingen Maade har været let, men det forekommer mig dog, at der maatte være kommet noget mere positivt ud deraf end det Resultat, som Kommissionen kom til.

Vi har i mange Aar vænnet os til at høre saa meget godt om vor Havns glimrende Beliggenhed, Frihavens store Betydning, hvorledes vi burde være Mellemlid for hele Østersøens Transithandel o. s. v., hvilket alt sammen er meget rigtigt — eller rettere var meget rigtigt for en 10—15 Aar siden, men jeg tror, at vi nu er tilbøjelig til at glemme, at Tiden løber fra os, og at de omkringliggende Lande i Mellemtiden ved at forbedre deres Havne, udvikle den hjemlige Industri og navnlig beskytte deres Skibsfart, er i Færd med at tage Grunden væk under Fødderne paa os. Det er ikke tilstrækkeligt at have en fortrinlig Havn paa alfar Vej, med — nogenlunde — jeg siger udtrykkelig kun nogenlunde — moderne Kaj- og Pakhusforhold, der maa mere til. De to vigtigste Ting forekommer mig at maatte være en større Udvikling af vor Skibsfart, navnlig den oversøiske, og bedre Muligheder for Udviklingen af en Industri i Forbindelse med Havnen. Det sidste Punkt har fra forskellige Sider været fremdraget i den senere Tid, og jeg skal derfor kun i Korthed holde mig til det første. Der er gjort, og gøres til Stadighed, et godt Arbejde fra Det forenede Dampskibsselskabs Side for at knytte bedre Forbindelser saavel i den mindre Skibsfart, som fornylig ved Oprettelsen af den mere regelmæssige Forbindelse med Riga, som ogsaa ved den nordamerikanske Rute, ligesom Det østasiatiske Kompagni med stor Dygtighed arbejder paa at udvikle Linier fra oversøiske Pladser og indarbejde hjemlige Industrier, der kan støtte saadanne Ruter, men samtidigt arbejdes der energisk i vore Nabolande paa at udvikle den oversøiske Trafik under stærk Beskyttelse fra de respektive Regeringer. Foruden de indirekte Begunstigelser, som f. Eks. at Frankrig, Rusland, Amerika og andre Lande indskrænker Adgangen til Kystfart og, at Tyskland har indført reducerede Jernbanefragter for Varer fra det Indre, der gaar med tyske Skibe, gives der utallige Former for Beskyttelse, som: Understøttelse til Bygning og billige Laan fra Regeringerne og lignende. Intet af dette kender vi noget til, eller har, mig bekendt, været foreslaaet hos os. Af langt større Betydning er imidlertid den direkte Støtte, hvad enten denne gives i Form af Subventioner for at føre Post, eller bestemte aarlige Bidrag til Vedligeholdelse. Efter Board of Trade's Opgave i Juli Maaned betales der i de enkelte Lande følgende Beløb i aarlig Understøttelse til Skibsfarten:

Østrig	.....	c. 14½	Millioner Kroner.
Ungarn	.....	2	— —
Frankrig	.....	60	— —
Italien	.....	14½	— —

Japan	.....	25	Millioner Kroner.
Holland	.....	2	— —
Norge	.....	1,6	— —
Rusland	.....	14	— —

Desforuden er det jo bekendt, at Tyskland og Sverig støtter Skibsfarten med meget betydelige Beløb. Det vil ses heraf, at det drejer sig om meget store Tal, og det vil være klart for enhver, hvor uhyre vanskeligt det er for en lille Nation, der saa godt som slet ikke direkte understøtter sin Skibsfart, ja vel snarest maa siges at paalægge den Byrder, at kunne staa sig i Konkurrencen paa saadanne Vilkaar.

Skal Kjøbenhavns Havn virkeligt kunne gøre sig Haab om en større Udvikling, maa vi tænke paa Støtte til vor Skibsfart, i første Række til den oversøiske, men heller ikke at forglemme saadanne mindre Ruter, som det muligvis kan tage en Række af Aar at indarbejde, inden de vil kunne forrente sig. Personligt er jeg ikke nogen Ynder af Systemet, men det gaar her, som ved saa mange lignende Forhold, at vi kan ikke indtage en Særstilling uden at blive agterud-sejlet i Konkurrencen, og hvis ikke Lovgivningsmagten kan bringes til ogsaa paa dette Punkt at følge med, selv om det, til at begynde med, bliver indenfor et begrænset Omraade, er jeg tilbøjelig til at tro, at der snart kan ventes en Stilstand for Kjøbenhavns Havns Vedkommende, hvilket i Virkeligheden vil være Tilbagegang. Vi vil faa en Kamp at føre for at holde paa det vi har.

Fra Dampskibsfartens Begyndelse har Kjøbenhavn været en yndet Anløbsplads for Skibe til og fra Østersøen, der forsyner sig med Kul, Proviant etc. Takket være netop vor Havns udmærkede Beliggenhed. I min Ungdom, hvor Skibene havde bedre Tid, var Anløbningen af Havnen her et behageligt lille Afbrud i Rejsens Ensformighed. Mange vigtige Forretningsforbindelser knyttedes paa den Maade, og det var ikke Smaabeløb, der i hvert enkelt Tilfælde omsattes mellem Byens forskellige Handlende. Denne Anløbning af en Havn anses overalt i Verden som en Faktor af stor Betydning, og naar det drejer sig om Tusinder af Skibe, er det indlysende, at dette maa komme Byen tilgode paa forskellige Maader, men ogsaa paa dette Omraade var Kjøbenhavns Havn imidlertid ved at stagnere og Tiden var ved at løbe fra os. Vore respektive Firmaer besluttede derfor saaledes at gøre et energisk Forsøg paa at beholde den Trafik, der allerede fandtes, men ogsaa at tage Konkurrencen op med omkringliggende Havne og, ved at udvide vort Felt, gaa direkte over i Fjendens Lejr og gøre Kjøbenhavn til et Centrum som Kulstation for Skibe fra oversøiske Pladser til Østersøen, hvilke Skibe som Regel forsynede sig med Kul og Proviant i franske, engelske og hollandske Kanalhavne paa den ene Side og i de forskellige Østersøhavne, naar de var for hjemgaende, med andre Ord: paa et enkelt Omraade at gøre Kjøbenhavn til en Stabelplads for Kulforsyningen fra og til Østersøhavnene. Vi har lagt et stort Arbejde og mange Penge ind derpaa, og lykkedes det — hvad vi tror og haaber — mener vi ved Oprettelsen af Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot at have gjort et lille Skridt til at udvikle vor gode Havn og gavne vort Land.

Vi haaber paa Støtte fra vor egen Skibsfart, saavel som fra den fremmede og skylder at udtale, at der fra Havneraadets og Havnekaptajnens Side er givet os den Hjælp, som vi maatte kunne ønske, og som er nødvendig, hvis vi skal naa vort Maal. Idet jeg slutter med en Tak til Kjøbenhavns Havnevæsen, beder jeg Dem slutte Dem til mig med Ønsket om en fortsat Udvikling og Trivsel af vor skønne By og Havn, og selv om de Kraner, d'Herrens nylig har set paa Refshaleøen trods det, at de rager højt op, dog næppe kan rangere mellem de skønne Taarne tror jeg, at vi, uanset Skønheden, fra vor Side har ydet et lille Bidrag til Kjøbenhavns fremtidige Udvikling.

Pendulpropelleren.

Svar til Hr. Prof. C. Hansen.

Først maa jeg takke Hr. Prof. Hansen for den forstaaende og saglige Bedømmelse, han har givet af Pendulpropelleren; men et Punkt deri trænger til lidt nærmere Belysning. Desværre har Prof. H. Ret i, at den nuværende Pumpetype-Maskine i Skonnerten har kostet mange Penge, men den giver den rigtige Svingningslov uden dog tilstrækkeligt at tilfredsstille de Fordringer, der stilles til en moderne Dampmaskine; men hvis man havde benyttet en almindelig Maskine eller Motor, hvor der begyndes med Stempelets oscillerende Bevægelse, som derefter omsættes til roterende Bevægelse, hvilken da atter ved Transmission eller direkte maa bringes tilbage til oscillerende Bevægelse for at tilfredsstille Pendulpropelleren, ja, saa vilde en saadan Maskininstallation tage megen Plads, hvilket Folk med god Ret kunde have kritiseret, saavel som de utaalelige Omveje.

Da endvidere Pendulpropellermaskinen kun skal yde oscillerende Bevægelse og ikke skal kunne reverseres, saa kan den blive lidt mere økonomisk end Skruemaskinen, og da dens Cylindre til Dels er stillede vis à vis, tager den kun lidt over den halve Plads i Skibets Længderetning som Skruemaskinen. Næsten hele Pendulpropellermaskinens oscillerende Energi overføres direkte til Pendulpropellerne, kun en meget ringe Del omsættes til og fra en roterende Krumtapaksel, som er knyttet til Maskinen for at regulere Slaget og trække Glideren; som sagt vindes en Ubetydelighed paa denne Konto. Svingningsloven bliver som ved Pumpetype-Maskinen, medens alle Fordelene ved Krumtapbevægelsen er medtagne. Denne nu meget simple Maskine har kostet kolossalt Arbejde, og det var først efter en forbedret Placering af Pendulpropellerne, at Løsningen blev mulig.

Vedrørende den ideale Aares Økonomi i Forhold til Drivskruen følgende: Den bekendte Sir *Hiram Maxim* og andre, der har eksperimenteret meget med Skruebaade i Luft og Vand, fandt: At en Skruens Drivtryk — i det Tidsinterval, hvor den sættes i Gang fra Stilstand, og indtil jævn Hastighed opnaas — er 40 pCt. større, end saa snart jævn Hastighed naas. Egen Erfaring synes at give noget mindre, og Teorien peger paa rigelig 33 pCt. i den stærke Accelereringsperiode fra 0, til jævn Hastighed af Skruen og Skruestrøm naas, og hvorefter da Trykket falder ca. 25 pCt.; kunde man nu, lige forinden jævn Skruestrøm er dannet, flytte Skruen ud til Siden bort fra Strømmen og lade den begynde forfra, saa kunde der spares meget, thi Hastighed sluger Energi. Men denne Procces: at stoppe op, naar Propellernes Hastighed bliver for stor, og begynde forfra er jo netop det, som sker med den oscillerende Propeller. Tænkte man sig, at et Skib kunde arbejde sig frem i en Rende i Isen ved at puffe lige store Isstykker — det ene efter det andet — hvert med en Friktionsmodstand = f (Is mod Is) i modsat Retning, indtil hvert naaede Hastigheden v , saa bliver Sekundenergien $f \cdot \frac{v}{2}$, idet vi supponerer Accelerationen konstant mellem 0 og v . Skal man derimod holde et Isstykke glide

med Hastigheden v for at opnaa Modstanden f , ja, saa bliver Sekundenergien $f \cdot v$ og altsaa dobbelt saa stor.

I Anledning af, at Prof. H. ikke kan give min matematiske Demonstration — for den oscillerende Propellers Overlegenhed — »sin fulde Tilslutning«, skal jeg tillade mig at rekapitulere Beviset paa mere korrekt og eksakt Maade:

I Vand, hvor Modstanden varierer med Hastighedens Kvadrat, maa vi demonstrere som følger: Hvis en roterende Drivflade af Areal A ved en Trykcenter-Hastighed v udøver et Tryk T , saa bliver, som almindeligt antaget: $T = q A v^2$ (q en Koefficient), og den tilsvarende Energi pr. Tidsenhed P for at opretholde Trykket T bliver: $T = q A v^3$. Antag nu v variabel mellem $v = 0$ og $v = at$, idet Accelerationen a supponeres konstant, saa bliver Energien i Tiden dt : $P = qA(at)^3 dt$, medens Trykket i Tiden dt bliver: $T = qA(at)^2 dt$. I Tiden fra 0 til t bliver da den samlede Energi: $\int_0^t qA(at)^3 dt = \frac{1}{4} qAa^3 t^4$, medens Tryk \times Tid (Bevægelsesmængden) i samme Tidsinterval bliver: $\int_0^t qA(at)^2 dt = \frac{1}{3} qAa^2 t^3$.

Erfaringen viser nu, at nærsnævnte Tryk praktisk tall er konstant, thi under et Aaretag f . Eks. føler man, at Modstanden omtrent er ens fra Begyndelsen til Enden; ligeledes er under et Vingslag Modstanden omtrent ens, thi ellers vilde Fuglen falde for meget; men paa Grund af nævnte Organers Langsomhed — begyndende Slaget med Hastigheden 0 — maa til Gengæld Accelerationen være størst i Begyndelsen, medens vi for Simpelteds Skyld supponerede Accelerationen konstant; idet en variabel Acceleration kan tænkes konstant for korte Tidsrum ad Gangen, hvorved Resultatet — med saa stor Tilnærmelse som ønskes — bliver som følger: Ved at dividere Energien $\frac{1}{4} qAa^3 t^4$ med Tryk \times Tid (Bevægelsesmængden) faas:

$$\frac{\frac{1}{4} qAa^3 t^4}{\frac{1}{3} qAa^2 t^3} = \frac{3}{4} \frac{qAa^3 t^3}{qAa^2 t^2} = \frac{3}{4} \frac{qAv^3}{qAv^2} = \frac{3}{4} v,$$

hvoraf ses, at Energien pr. Tidsenhed til at opnaa Trykket qAv^2 — i Tidsintervallet fra Igangsætningen, og til normal Hastighed er naaet — kun er $\frac{3}{4}$ af, hvad den er ved normal Hastighed.

Professor *Kroman*, hvem jeg viste ovenstaaende, havde navnlig nogen Betænkelighed ved, at der er set bort fra Skruens egen Inerti; men da Skruen desuagtet i Tidsintervallet »0— t_1 « erfaringsmæssigt yder omtalte store Overskud, synes Inertien ikke at spille nogen dominerende Rolle. Prof. *Kroman* sendte mig derefter en lille Note med en sin Løsning: Energien og Bevægelsesmængden i Tidsrummet 0— t_1 er som ovenfor nævnt henholdsvis: $\int_0^{t_1} qAa^3 t^3 dt = \frac{1}{4} qAa^3 t_1^4$ og $\int_0^{t_1} qAa^2 t^2 dt = \frac{1}{3} qAa^2 t_1^3$, altsaa Bevægelsesmængden pr. Energienhed: $\beta = \frac{\frac{1}{3} qAa^2 t_1^3}{\frac{1}{4} qAa^3 t_1^4} = \frac{4}{3at_1} = \frac{4}{3v_1}$. Under normal Hastighed er derimod Energien pr. Tidsenhed og Bevægelsesmængden henholdsvis: qAv_1^3 og qAv_1^2 . Bevægelsesmængden pr. Energienhed altsaa:

$\beta_1 = \frac{qAv_1^2}{qAv_1^3} = \frac{1}{v_1} = \frac{3}{4}\beta$ eller $\beta = \frac{4}{3}\beta_1$. Bevægelsesmængden eller Tryk \times Tid = Skibsmodstanden \times Tid er altsaa pr. Energienhed $\frac{4}{3}$ eller 33.3% større i Tidsrummet »0 — t_1 «, og man vil derfor i Tidsintervallet »0 — t_1 « kunne nøjes med $\frac{3}{4}$ eller 25% mindre Energi pr. Tidsenhed.

Har Skibet Fart, bliver omhandlede Forhold uforandret: Fordi den roterende saavel som den oscillerende Flade i saa Fald arbejder normalt — med henholdsvis konstant lateral Hastighed v_1 , og variabel lateral Hastighed $0-v_1$ — paa den forbistrømmende Vandmasse, og Indfaldsvinkelen mellem Flade og Vand varierer analogt i begge Tilfælde.

I Artiklen af 23. November 1912 behandlede Pendulpropellere i den nye Placering svingende 60° , og der gjordes Rede for de forskellige virkende Kræfter, hvorved det viste sig, hvad jo er omtrent umiddelbart indlysende, at det egentlig kun er Centrifugalkraften, som det er nødvendigt at tage Hensyn til. Ved den nye Placering af Propellerne, hvorved en Svingning paa 90° muliggøres, har yderligere Undersøgelser vist, at en tolv Fods Pendulpropeller svingende 90° er fordelagtigere end en femten Fods Pendulpropeller svingende 60° . Paa den anden Side maa ca. 90° ikke overskrides, da Pendulpropelleren derved paa et for stort Stykke af Svinget vil faa konstant Hastighed, og derunder virke som et Skrueblad med ringere Nyttetvirkning. — En tolv Fods Pendulpropeller til 600 ind. Hestes Kraft vejer 4500 Pd. (eller 3900 Pd. alt efter Konstruktionen), og Maks.-Centrifugalkraften paa 2 saadanne Propeller tilsammen, naar begge samtidigt passerer Midtstillingen, er 2,3 Tons (eller ca. 2 Tons alt efter Konstruktionen); men paa 4 Pendulpropellere bliver Maks.-Centrifugalkraften dog kun rigelig 3 Tons (eller ca. 2,7 Tons), altsaa uden Betydning, fordi naar det ene Par er i Midtstilling, saa er det andet Par i Yderstilling, men Sidepropellerne maa være udløselige i Havne. Paa 4 tolv Fods Pendulpropellere kan man uden Gêne anbringe 2400 ind. HK., tilstrækkeligt til at drive et Skib paa ca. 14 000 Tons Depl. til en Fart af ca. 11 Knob.

De Herrer Overingeniør O. Munck, Premierløjtnant Ewald og Ingeniør Tuxen, hvem Pendulpropellersagen ogsaa skylder Tak for deres saglige Bedømmelse (tidligere Bedømmelse af andre findes i »Ingeniøren« af 23de Nov. 1912), omtaler ogsaa de mange Penge, der er medgaaet til den nuværende Maskine, hvormed der blev eksperimenteret flere Steder, indtil Sagen blev løst under mit Arbejde dermed paa Orlogsværftet. Hvor en ny Konstruktion kræves, kan man nemlig ikke bedømme denne efter samme Maalestok som gængse Konstruktioner; det blev saaledes i dette Tilfælde af højt ansete Fagmænd erklæret for ganske umuligt at faa en Pumpetype-Maskine til at arbejde med samme Stempelhastighed som almindelige Maskiner (og sandelig ingen af de kendte Gliderstyringer kunde bruges dertil), men Opgaven blev dog løst og kan som sagt, med Hensyn til Bekostningen, ikke bedømmes efter den almindelige Skala. Den nuværende Maskine med sin korrekte Svingningslov danner Grundlaget for omtalte rigtige Maskine, hvortil roterende Bevægelser er knyttet. Overingeniør O. Munck

har endvidere ytret Ængstelse for, at Pendulpropelleren i Storm og Sø skulde svinge for hurtigt ved at komme ud af Vandet, men for det første ligger Pendulpropellerens Drivflade meget dybere end Skruens, og i Modsætning til Skruen, der ikke egner sig til at arbejde bag en stærkt bærende Agterende, med meget fyldig øverste Vandlinie og skarpe Snit, hvilken korrekte Form holder sig til Vandet (allerede tidligere fremhævet af Prof. Hansen), saa egner Pendulpropellerne sig fortræffeligt til at arbejde bag en korrekt Skibsform. Desuden skal Pendulpropellerens Maskine forsynes med Regulator, der ikke benyttes til at lukke for Dampen, men derimod slipper Dampen ud til Kondensatoren, naar Stempelet i Højtryks- og Mellemtryks-cylinderen passerer Midten med for stor Hastighed.

Naar Pendulpropellerens Drivflade svinges, trykker Vandet derpaa og drejer den til Siden, saa meget som visse Fjedre tillader, man lægger med andre Ord Skibets Modstand paa Fjedre, men netop dette gør Pendulpropelleren saa fortrinlig i Søgang, fordi Drivtrykket til Dels varierer med Modstanden. En Handelsdamper paa 4000 Tons yder ved 12 Knob en Modstand paa 18000 Pund, hvilken Vægt kan læsses paa et 60 Hestes Automobil og bæres af 4 Fjedre. Ved Pendulpropelleren anvendes dog forholdsvis mange mindre Fjedre, fordi disse besidder bedre Elasticitet.

H. C. Vogt.
M. Ing. F.

Sø- og Handelsretsdøm.

Dom i S. S. Nr. 35/1913, afsagt den 11. Juni 1913. Styrmand I. M. Olsen, Aalborg, mod Dampskibsselskabet af 1912 ved dets Direktør, Hr. A. P. Møller.

I denne Sag er Omstændighederne følgende:

Den 24. December 1912 indgav Styrmand I. M. Olsen Ansøgning om Ansættelse hos Dampskibsselskabet af 1912 og den 31. s. Md. blev han, som den Gang opholdt sig i Bordeaux, telegrafisk engageret af Selskabet som Styrmand med Ordre til straks at tiltræde om Bord i et Dampskib, som Selskabet netop havde købt og som laa i Newcastle, hvorhen Styrmand Olsen derefter rejste. Da Skibet, som fra England sejlede til Danmark, havde været en Dag i Søen, opsagde han sin Plads og afmonstredes ved Skibets Ankomst hertil og fik samtidig udbetalt sin tilgodehavende Hyre. Da Selskabet imidlertid har vægret sig ved at godtgøre ham hans Rejseudgifter fra Bordeaux til Newcastle samt hans Udlæg paa nævnte Rejse til Transport af Tøj, Hotelophold m. v. tilsammen opgjort til Kr. 124.02, har han anlagt nærværende Sag, hvorunder han søger Dampskibsselskabet af 1912 ved dets Direktør, Hr. A. P. Møller, dømt til Betaling af det nævnte Beløb med Renter fra Stævningens Dato.

De Indstævnte procederer til Frifindelse.

Det er uomtvistet, at Citanten lovligt har opsagt Hyren, og der maa ved Paadømmelsen gaas ud fra, at det er Kutyme, at et Rederi godtgør den Forhyrede Udgifter, som de her omhandlede.

Da endvidere de Indstævnte ved Citantens Anlagelse ikke har taget noget Forbehold gaende ud paa, at de ikke vilde afholde disse Udgifter eller dog kun vilde afholde dem paa Vilkaar, at Citanten forblev en vis Tid i de Ind-

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1510. Haiti (St. Domingo.) Kap Haiti. Oplysning om Tønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1963. Berlin 1913.)

Le Grand Mouton sorte Tønde ligger i 20 m Vand temmelig langt ude i Farvandet tværs af St. Joseph Batteri, der ligger paa 19° 47½' N. 72° 10¾' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1511. Sardinien. Maddalena. Spærret Farvand.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1133. London 1913.)

Det er forbudt Handelsskibe at komme inden for det Areal, som ligger inden for en Linie, der er trukket fra Kap Ferro Semafor, 41° 09¼' N. 9° 31¾' E., til Toppen af den SW-lige af *Monaci Øerne*, 41° 13' N. 9° 31' E., herfra til den N.-ligste Ende af den største af *Baretinni Øerne*, 41° 17¼' N. 9° 24' E., herfra til N.-Enden af *Spargiotto Ø*, 41° 15¼' N. 9° 19½' E., herfra til *Corsara Skær Tønde*, 41° 13½' N. 9° 20' E., herfra til N.-Enden af *Sardegna Pynt*, 41° 12½' N. 9° 21¾' E. og herfra langs Kysten til Kap Ferro Semafor, med mindre Skibene er bestemt til Havne, der ligger inden for det afspærrede Areal.

1512. Italien W.-Kyst. Genova. Kap Ferro. Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 190/532. Genova 1913.)

I en nær Fremtid forandres Fyret paa Kap Ferro til at vise Et-Blink hver 20 s. i Stedet for hver 40 s. 44° 24' 15" N. 8° 54' 20" E.

1513. Italien W.-Kyst. Africa (Formica). Fyr forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 191/530. Genova 1913.)

I Løbet af Efteraaret 1913 forandres Fyret paa *Africa (Formica)* Skær til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. 42° 21' 28" N. 10° 03' 54" E.

1514. Italien S.-Kyst. Kap Rizzuto. Lystønde udlagt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 191/538. Genova 1913.)

Ved SE.-Enden af den E.-ligste Grund ved Kap *Rizzuto* er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s. Tønden ligger 4000 m 78° (misv. E. 7/8 N.) fra Kap *Rizzuto* Fyr. 38° 54' 13" N. 17° 08' 30" E.

1515. Italien E.-Kyst. Punta della Maestra. Lystønde forandres.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 191/536. Genova 1913.)

I den første Halvdel af September d. A. forandres Lystønden ud for *Punta della Maestra* til at vise Lys med En-Formærkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s. 44° 57' 22" N. 12° 34' 23" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1419. København 1913.)

1516. Tyrkiet. Egæiske Hav. Oplysning om Miner.

Ifølge Meddelelse til det danske Udenrigsministerium har den græske Regering bekendtgjort, at *Kavalla* og *Elevtherai* Havne er rensat for Miner.

Saalænge Arbejdet med Bortrydning af Miner staaer paa, skal Skibe, bestemte til *Dedeagatch* Havn, følge langs Kysten af *Enos*, forinden de løber ind i Havnen.

1517. Bulgarien. Sorte Hav. Varna. Havnen aaben.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1148. London 1913.)

Varna Havn er atter aaben for Skibsarten. Bugserbaad skal benyttes. 43° 10½' N. 27° 59' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1423. København 1913.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone saaledes foruden Forudgiftene. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkiivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvilde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er anført fra Sæen.

I. Østersøen.

1469. Sverrig. Falsterborev. Grunde fundet. Afmærkning forandres. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 27/1125.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/833. Stockholm 1913.)

Ved *Falsterborev* er der ved Opmaalingen i Aar fundet nedennævnte Grunde, og Afmærkningerne vil om kort Tid blive forandret som følger:

1) Den røde Stage med to nedadvendte Koste ved W.-Siden af *Falsterborev* skal flyttes til 55° 19' 50" N. 12° 45' 20" E., Vest for en ny 7 m Grund.

2) S. for en ny 7 m Grund udsættes en rød Stage med tre opadvendte Koste paa 55° 18' 12" N. 12° 50' 38" E.

3) Den røde Stage med en Ballon over en opadvendt Kost ved *Highburygrund* flyttes til 55° 18' 57" N. 12° 54' 52" E. Syd for 4 tæt ved hinanden liggende ny Grunde med 7 å 7,5 m Vand.

4) Den røde Stage med en opadvendt Kost over en Ballon ved *Hildagrund*, som skulde staa paa 55° 18' 24" N. 12° 48' 30" E., staaer noget S.-ligere paa 55° 18' 04" N. 12° 48' 20" E.

5) Inden for den brudte Linie, som træktes fra den W. for *Måklappen* liggende Stage med Kost gennem de ny Pladser for ovennævnte 4 Stager, samt fra Stagen ved *Highburygrund* (den E.-ligste af de 4 Stager) til Stagen med Kost ved *Blinda Segelskær*, er fundet en Del Grunde med 3 å 7,5 m Vand.

6) 7,5 m Grunden W. for *Falsterborev* ligger ikke paa 55° 20' 06" N. 12° 44' 00" E., men paa 55° 19' 45" N. 12° 44' 00" E. (se „E. f. S.“ Nr. 27/1123).

7) Følgende ny Grunde er fundet:

a)	En 7,7 m Grund paa	55° 20' 22" N.	12° 44' 45" E.;
b)	- 8,0 m -	55° 19' 55" N.	12° 44' 20" E.;
c)	- 7,7 m -	55° 19' 30" N.	12° 45' 25" E.;
d)	- 7,7 m -	55° 17' 57" N.	12° 53' 30" E.;
e)	- 8,2 m -	55° 17' 20" N.	12° 53' 12" E.

(Kort Nr. 139, 156, 160, 182 og 210.)

- 1470. Sverrig. Åhus. Lystønde ombyttet.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/832. Stockholm 1913.)
 Åhus indre Lystønde er til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 1,5 s. 55° 55' 47" N. 14° 18' 44" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/472. København 1913.)
- 1471. Sverrig. Bottniske Bugt. Ljusne. Sømærker udlagt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/829. Stockholm 1913.)
 Ved den uddybede Rende i *Ljusne* Havn er udsat 4 Stager med Kost og 4 Stager uden Topbetegnelse paa c. 61° 12' 13" N. 17° 08' 35" E.
- 1472. Sverrig. Bottniske Bugt. Långrogrunden og Vegagrundet. Lystønde udlagt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/828. Stockholm 1913.)
 1) En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 4 s., er udlagt S. for *Långrogrunden* paa 63° 15' 22" N. 19° 37' 40" E.
 2) E. for *Vegagrundet* er udlagt en sort Lystønde med hvidt Bælte, der viser hvidt Et-Lyn hver 4 s., paa 63° 31' 49" N. 20° 27' 00" E.
 Begge Lystønder ligger fremtidig ude fra c. 1ste August til 20de November, saa fremt Isforholdene tillader det.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/691. København 1913.)
- 1473. Sverrig. Norra Kvarken. Holmöarna. Halörens Sten. Baake opført.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/827. Stockholm 1913.)
 Paa *Halörens Sten* paa 63° 40' 18" N. 20° 55' 17" E. er opført en rød Stangbaake med en hvid Trekant med den ene Spids opad.
- 1474. Tyskland. Frisches Haf. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1385. Berlin 1913.)
 Vraget af Farkøjet *Sekunda* er sunket i 4,3 m Vand 1,8 Sm WNW. for *Balga* Ruin. Begge Master er over Vandet. c. 30 m N. for Vraget er udlagt en grøn Vrag-Lystønde, hvis Karakter ikke er angivet. 54° 33' 6" N. 19° 55' 3" E.
- 1475. Tyskland. Adler-Grund. Fyrskib atter udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1916. Berlin 1913.)
Adler-Grund Fyrskib er udlagt og Reservefyrskibet inddraget. 54° 50' N. 14° 22' 1/4" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/689. København 1913.)
- 1476. Tyskland. Gellenstrom. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1387. Berlin 1913.)
 En 2-mastet Evert er sunket c. 0,2 Sm NE. 3/4 N. for den hvide Klokketønde *Bock N.* Vraget ligger i 5,5 m Vand, og begge Master er 1,3 à 1,5 m over Vandet. En grøn Stage med W.-lig Kostetopbetegnelse er udlagt c. 30 m NW. for Vraget. En grøn Lystønde, mærket „*Wrock*“, med W.-lig Topbetegnelse vil snarest blive udlagt ved Vraget. Lystønden viser grønt Tre-Blink hver 15 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 8 s., 54° 33' 42" N. 19° 02' 54" E.
- 1477. Tyskland. Trave. Lübeck. Fyr tændes og forandres.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1918. Berlin 1913.)
 I Løbet af August tændes Fyrene, som blev slukket 1ste Juni d. A., og samtidig indtræder følgende Forandring:
 1) De hvide Blinkfyre paa Styrbords Side for Indgaende bliver uforandrede; de røde Blinkfyre paa Bagbords Side skal vise To-Blink hver 8 s., Blink 1,5 s., Mørke 1,5 s., Blink 1,5 s., Mørke 3,5 s.
 2) Et hvidt Blinkfyre med samme Karakter som de øvrige hvide Fyr tændes paa *Dummerspahl*, 53° 53' 53" N. 10° 49' 51" E., samt paa *Rauherortpahl*, 53° 53' 42" N. 10° 49' 04" E.
 3) Fyret paa *Schlutuper Pahl* er nedlagt. 53° 53' 38" N. 10° 48' 56" E.

- 1505. Irland E-Kyst. Lambay Island. Vrag borttaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1121. London 1913.)
 Vraget af Damperen *Isabel* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 30' 42" N. 6° 01' 50" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/191. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1506. Frankrig. Brest. Havnearbejder.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 350/2191. Paris 1913.)
 Paa den beskyttede Red opføres en ny Dæmning ud for *Batterie de Sept*. Arbejdsstedet er afmærket paa følgende Maade:
 1) En Stangbaake, 2 m over Vandet, er rejst 400 m ENE. for Inderenden af *Molen Les quatre Pompes* paa Linien, som gaar fra denne Moles Inderende til *La Samlé* Fyr paa *Handelshavnens* W.-Mole.
 2) Et rødt Mærke er anbragt paa Stranden, ved Foden af Klippen, 2 m over den ny Dæmning, SW. for og 470 m fra Axen gennem *Lannion* W.-lige Havnemole.
 3) En sort Kugletønde er udlagt paa en Linie, som gaar fra ovennævnte røde Mærke parallel med Axen gennem *Lannion* W.-Mole til Forlængelsen af *Lannion* Ydermole, c. 320 m NE. for Stangbaaken.
 Det er forbudt at komme inden for det Areal, som begrænses mod S. af en Linie fra Stangbaaken til Tønden og mod E. af en Linie fra Tønden til det røde Mærke. *Samlé* Fyr: 48° 22' 42" N. 4° 29' 08" W.
- 1507. Tysk SW.-Afrika. Swakopmund. Telegrafstønde flyttet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1364. Berlin 1913.)
 Den grønne Kugletønde, mærket „*T*“, med et liggende Kors ved Telegrafkablet fra *Swakopmund* til *Walfschbucht* ligger nu i 14 m Vand, 1 Sm 246° (mislv. W. 1/8 S.) fra *Swakopmund* Fyr.
 Man skal ankre paa større Dybde eller N. for Linien „Kugletønden—Fyret“. 22° 40' 57" S. 14° 30' 29" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1990. København 1912.)
- 1508. Tysk SW-Afrika. Prinsen af Wales Bugt. Tønde udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1965. Berlin 1913.)
 I Indløbet til *Prinsens af Wales* Bugt er udlagt en hvid Spitønde, mærket „*Prinzenbucht N.*“, med N.-lig Topbetegnelse i 19 m Vand. 27° 05' 39" S. 15° 15' 17" E.
- 1509. Bermudas Øerne. Tønder inddraget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1134. London 1913.)
 Følgende Tønder er inddraget: 1) Spidstønden ud for *Clarence Cove*. 32° 18' 1/4" N. 64° 47' 3/4" W. 2) Sort Spidstønde Nr. 17 A. paa N.-Siden af *Ship Channel*. 32° 19' 1/2" N. 64° 48' 1/4" W. 3) Den tænnede Stumpstønde Nr. 18 A. paa N.-Siden af *Ship Channel*. 32° 19' 1/2" N. 64° 48' 1/2" W. 4) Den røde Spidstønde W. for *Slag Channel*. 32° 19' N. 64° 49' 1/2" W.

1498. Frankrig. Dunkerque. Bray Dunes. Fyr nedlægges.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 367/2280. Paris 1913.)
Den 17de August 1913 nedlægges *Bray Dunes* rede, faste Fyr. $51^{\circ} 04' 48''$ N. $2^{\circ} 30' 48''$ E.

1499. Frankrig. Dunkerque. Snow Fyrskib. Karakter midlertidig forandret.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 359/2239. Paris 1913.)
Snow Fyrskib viser midlertidig hvidt, fast Lys. I øvrigt uforandret. $51^{\circ} 03' 32''$ N. $2^{\circ} 12' 45''$ E.
(Kort Nr. 180.)

1500. England. Shipwash Fyrskib. Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 52. Trinity House, London 1913.)
Shipwash Fyrskib giver nu som Taagesignal 3 Stød (kort, langt, kort) hvert Minut, Stød 2 s., Pause 2 s., Stød 4 s., Pause 2 s., Stød 2 s., Pause 48 s. $52^{\circ} 02'$ N. $1^{\circ} 38'$ E.
(Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/659. København 1913.)

1501. England. Winterton Ness. Oplysning om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1120. London 1913.)

Winterton Ness Fyr er synligt i Pejlinger fra 155° til 327° . c. $52^{\circ} 42\frac{3}{4}'$ N. $1^{\circ} 41\frac{3}{4}'$ E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1502. England. The Wash. Boston Deep. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1167. London 1913.)

Paa W.-Siden af Løbet, tæt S. for *Bennington* Tønde ligger Vraget af et Sejlskib med 2 Master over Vandet. $52^{\circ} 58' 55''$ N. $0^{\circ} 10' 30''$ E.

1503. England. Spithead. Forsøgssømærker inddraget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1116. London 1913.)

Ved Indløbet til *Spithead* er følgende Sømærker, der var udlagt til Forsøg, inddraget:

1) En lille rød Tønde 3,66 Sm 86° (misv. E. t. S.) fra *St. Helen's* Fort Fyr. $50^{\circ} 42\frac{1}{2}'$ N. $0^{\circ} 59\frac{1}{4}'$ W.

2) En rød og hvid tærnet Tønde 3,76 Sm 88° (misv. E. t. S. $1/8$ S.) fra samme Fyr.

3) En rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, 4,2 Sm 126° (misv. SE. $1/2$ S.) fra samme Fyr.

4) En rød og hvid tærnet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, 3,97 Sm 127° (misv. SE. $5/8$ S.) fra samme Fyr.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1395. København 1913.)

1504. Skotland. Arisaig. Oplysninger.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1119. London 1913.)

1) En Klippegrund med mindre end 2 m Vand er paa E.-Siden afmærket med en rød Spidstønde, 0,19 Sm 145° (misv. S. t. E. $3/8$ E.) fra *Sgeir Mhairin martin* Jernstage. $56^{\circ} 54' 55''$ N. $5^{\circ} 51\frac{3}{4}'$ W.

2) Stagen paa Skæret, som ligger 0,24 Sm 261° (misv. W. t. N.) fra *Sgeir Mhairin martin* Jernstage, eksisterer ikke.

3) En rød Spidstønde er udlagt paa E.-Siden af det tørtfaldende Skær 0,37 Sm 286° (misv. NW. $3/4$ W.) fra *Sgeir Mhairin martin* Jernstage.

4) Jernstagen, som staar 0,13 Sm 1° (misv. N. t. E. $7/8$ E.) fra *Bogha sruth mor* Træstage, er knækket og overflydt flere Timer før og efter Højvande.

4) Et rødt Blinkfyr med samme Karakter som ovenfor nævnt er nu tændt paa Duc d'Alben paa det E.-lige Hjørne af *Schlutup*, $53^{\circ} 53' 39''$ N. $10^{\circ} 48' 24''$ E., samt paa venstre Farvandside, naar man er for Indgaende, ved *Gothmund*, $53^{\circ} 54' 29''$ N. $10^{\circ} 45' 12''$ E.

Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes $6''$ til Br., svarer de til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 285.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/891. København 1913.)

1478. Tyskland. Flensburg Fjord og Als-Sund. Sømærkers Topbetegnelse forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1922. Berlin 1913.)

1) Bogstav- og Ciffer-Topbetegnelse er borttaget fra Farvandsstønderne i *Flensburg Fjord*.

2) Den sorte Ballon over S.-Topbetegnelse paa Lystønden *Mittelgrund S. i Sønderborg Bugt* er borttaget. $54^{\circ} 51\frac{1}{2}'$ N. $9^{\circ} 50\frac{3}{4}'$ E.

3) Ballontopbetegnelse (2 sorte Balloner) paa Lystønden *Sønderburg ved Østerhage* ved det S.-lige Indløb til *Als-Sund* er borttaget. $54^{\circ} 53\frac{3}{4}'$ N. $9^{\circ} 47\frac{1}{4}'$ E.

4) Cifertopbetegnelse paa Tønderne 1 og 2 Syd for *Sønderborg* og paa Tønderne 1 $\frac{1}{2}$ til 4 i det N.-lige *Als-Sund* er borttaget.
(Kort Nr. 157, 160, 241, 243 og 253.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1479. Danmark. Sundet. Flinteren. Pulle fundet.

Under Opmaalingen i *Flinteren* er fundet en Pulle med 6,7 m Vand paa $55^{\circ} 35'$ ($12''$) N. $12^{\circ} 50'$ ($01''$) E. Pullen ligger i c. 150 m NW. for Linien „*Kalkgrundet*“ Fyrskib overet med *Oskarsgrundet* Fyrskib.
(Kort Nr. 182 og 210.)

1480. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Ærø. Søby. Fyr forandres.

Den 15de September 1913 forandres Fyret paa *Søby* E.-lige Havnehoved til et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er rødt set fra Søen, i øvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 6 m. 6 m høj. unalet Fyrpæl. Linseapparat. $54^{\circ} 56' 32''$ N. $10^{\circ} 15' 45''$ E.
(Kort Nr. 157, 238, 241, 243 og 253. Danske Lods, Side 600. Havne-Lods, Side 162. Fyr-Fort. Nr. 593.)

1481. Tyskland. Lille-Bælt. Als N. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1995. Berlin 1913.)

Ved N.-Spidsen af Øen *Als*, mellem *Augustenhof* Fyr og *Tranesand*, er sunket et Sejlfartøj i c. 4 m Vand. Masten er over Vandet. N. for Vraget i c. 5,5 m Vand er udlagt en grøn Vraglystønde, mærket „*Wrack*“, med N.-lig Topbetegnelse. Tønden viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s. Vraget: $55^{\circ} 04' 58''$ N. $9^{\circ} 43' 42''$ E. Positionen svarer til *danske* Kort.

1482. Tyskland. Lille-Bælt. Aarø-Sund. Sømærkers Topbetegnelse forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1922. Berlin 1913.)

Bogstav- og Ciffer-Topbetegnelse paa Farvandsstønderne i *Aarø-Sund* er borttaget. *Aarø-Sund*: $55^{\circ} 17' 17''$ N. $9^{\circ} 44' 17''$ E.
(Kort Nr. 223 og 241. Danske Lods, Side 400.)

III. Kattgat, Limfjorden og Skagerrak.

1483. Danmark. Limfjorden. Nibe. Dybde aftaget.

Dybden i Rendnen ind til *Nibe* Havn er $3,4$ m. *Nibe*: $56^{\circ} 59' 2''$ N. $9^{\circ} 38' 1''$ E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 507. Havne-Lods, Side 123.)

- 1484. Norge. Skagerrak. Jomfrulandsrenden. Baær fundet.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/259. Kristiania 1913.)
 Ved Opmaling i *Jomfrulandsstrøket* er fundet følgende Baær:
 1) En 3 m Baæ c. 500 m 231° (misv. SW. t. W. ½ W.) fra *Stangholmen* Baæke ved *Dyvpøden* (c. 50 m SE. t. E. ½ E. fra 5 m Baæen).
 2) En 2,5 m Baæ c. 700 m 212° (misv. SW. ¼ S.) fra S.-Pynthen af *Røngholmen* S. for *Dyvpøden*.
Dyvpøden: 58° 51', N. 9° 34', E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 1485. Norge. Oplysning om Fyr.**
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 11. Kristiania 1913.)
 Den 15de August 1913 tændes *Rensøen Fyr*, *Bøkfjorden*, *Sydøoranger*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formkøller. Lyset er:
 1. rødt i Pejlinger fra 357° til 15°;
 2. hvidt i — — 15° fri W. om *Engelskøyer*, til 28°;
 3. grønt i — — 28° fri E. om Landet ved *Lerpollen*, til 84°;
 4. rødt i — — 84° fri N. om *Braskøyer*, til 172°;
 5. hvidt i — — 172° fri E. om *Oksbaasneset*, til 185°; fri W. om *Tromd-hjemsnes*.
 Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm. for hvidt, 4½ Sm. for rødt og 4 Sm. for grønt Lys. Brændetid: 15de Aug.—14de April. 69° 47' 10" N. 30° 07' 20" E.
 II. Den 15de August 1913 tændes *Bergsødden Fyr*, *Indre Folla*. Fyret er et Fyr med En-Formkøller. Lyset er:
 1. grønt i Pejlinger fra 158°; fri E. om 1 m Grunden ved *Berg* og fri W. om *Nesjeholmen*, til 279°; fri S. om *Vennevåen*;
 2. hvidt i Pejlinger fra 279° til 280°; fri N. om *Fesundøden*;
 3. rødt i — — 280° — 332°; fri E. om E.-ligste Odde ved *Bogam*.
 Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm. for hvidt, 4½ Sm. for rødt og 4 Sm. for grønt Lys. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 64° 56' 40" N. 12° 12' 10" E.
 III. I *Synes Fyr* er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 209° til 221°. 62° 32' 10" N. 6° 01' 20" E.
 IV. *Gjælingen Fyr*. Den røde Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 42° til 49°, er forandret til at vise grønt Lys. 60° 34' 45" N. 4° 47' 50" E.
- 1486. Norge. Helgeland. Brønnøysund. Løb spærret. Fyr midlertidig slukket.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/382. Kristiania 1913.)
 Paa Grund af Uddybningsarbejder er det W.-lige Løb i *Brønnøysund* ved *Buholmen* spærret fra c. 15de August til c. 15de Oktober d. A.
 Naar Løbet er spærret, vises 2 sorte Balloner eller 2 grønne Lanterner fra S.-Pynthen af *Buholmen*.
Hesødden Fyr er slukket i samme Tidrum. *Buholmen* S.-Pynt ligger c. 750 m N. ½ W. for *Brønnøye Kirke*.
 Man maa benytte det E.-lige Løb, der er uddybet til 6,5 m Dybde i 50 m Brede. Dette Løb gaar E. om *Buholmen* og *Rødsjøer* mellem *Rødsjøensvæget Fyr* og *Vørholmen Fyr*, der ligger paa 65° 28' 55" N. 12° 13' 25" E.
- 1487. Norge. Trondhjemsløden. Smølen E. Hitteren S. Dybde aftaget.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/279. Kristiania 1913.)
 1) Dybden paa *Baæen*, som ligger c. 225 m SE. for det lille Skær E. for *Tenholmen*, er 2,5 m i Stedet for 2,8 m. *Tenholmen*: 63° 24' N. 8° 11½' E.
 2) Dybden paa de to 3,7 m *Baæer*, som ligger henholdsvis 450 m N. ½ E. for *Flusjøer* ved *Hitteren* S.-Side og 450 m NE. t. E. ¾ E. for *Værpholmsjøer*, *Gjendesviken*, er rapporteret at være 2,5 m. *Flusjøer*: 63° 25' N. 8° 24', E.

- 1488. Norge. Harøfjorden. Afmærkning.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/261. Kristiania 1913.)
 Stagen paa *Malefju* staar paa Kanten af Grunden c. 500 m 147° (misv. S. t. E. ¾ E.) fra det lille Skær ved *Malefju*. *Malefju*: 62° 44¾' N. 6° 30' E.

- 1489. Norge. Stadt N. Svine Fyr N. Juklebae og Hornbae. Mindre Dybde.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/381. Kristiania 1913.)
 1) Dybden paa *Juklebae* er 2,5 m i Stedet for 7,3 m. 62° 21', N. 5° 25', E.
 2) Dybden paa *Hornbae* er 2,2 m i Stedet for 5,6 m. 62° 21', N. 5° 25', E.

- 1490. Norge. Batalden W. Søndre Kvitingflu. Baæ fundet.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/287. Kristiania 1913.)
 En *Baæ*, *Søndre Kvitingflu*, med 4,7 m Vand er fundet c. 430 m 129° (SE. ¾ S.) fra 13 m *Kvitingflu*, WSW. for *Batalden*. *Kvitingflu*: 61° 38' N. 4° 42½' E.

- 1491. Norge. Askroven E. Baær fundet.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/284. Kristiania 1913.)
 1) En *Baæ* med 3,4 m Vand er fundet c. 175 m 126° (misv. SE. ½ S.) fra N.-Pynthen af *Brunholmen*, E. for *Askroven*.
 2) En *Baæ* med 5,6 m Vand er fundet c. 300 m 132° (misv. SE. t. S.) fra N.-Pynthen af *Højholmen*, E. for *Askroven*. *Højholmen*: 61° 29¾' N. 5° 00½' E.

- 1492. Norge. Hellersø. Haasten. Hammeren. Baæ afmærket.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/280. Kristiania 1913.)
 Paa *Hammeren*, der ligger c. 260 m 126° (misv. SE. ½ S.) fra *Hellersø* S.-Pynt, er Dybden 1,5 m i Stedet for 3,7 m. Paa *Baæen* er anbragt en Jernstang. 61° 20', N. 4° 41', E.

- 1493. Norge. Sognefjorden. Losneø. Grund rapporteret.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/280. Kristiania 1913.)
 En *Baæ* er rapporteret i Indløbet til Bugten S. for *Hviøen* paa E.-Siden af *Losneø*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Hviøen*: 61° 07¾' N. 5° 06½' E.

- 1494. Norge. Bergen NW. Hjeltefjorden. Oplysning om Baæ.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/283. Kristiania 1913.)
 En *Baæ* med 0,9 m Vand er fundet c. 250 m 284° (misv. NW. t. W. ½ W.) fra NW.-Pynthen af *Store Løve*. *Store Løve*: 60° 26½' N. 5° 04' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/2415. København 1912.)

- 1495. Norge. Boknesund. Sømærke inddraget.**
 („Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 11. Kristiania 1913.)
 Stagen paa Landgrunden ved *Boknesund Fyr* er inddraget. Fyret: 59° 13' 25" N. 9° 27' 45" E.

- 1496. Tyskland. Eider Fyrskib S. Vrag.**
 Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er en Galease sunket 2 Sm 191° (misv. SSW.) fra *Fider Fyrskib*. Topsejlet rager 2 m op over Vandet. Fyrskibet: 54° 16' N. 8° 18' E.

- 1497. Tyskland. Eiben. Brokdorf. Undervandshindring afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 31/1929. Berlin 1913.)
 En Undervandshindring er fundet ontrent tværs ud for *Brokdorf Fyr*, noget N. for Midden af Farvandet. Over Stedet er udlagt et Mærkeskib for Vrag; det viser et rødt Flag over en sort Ballon eller et grønt Lys over et hvidt Lys. Signalerne betyder, at Fartøjet skal passeres saa langsomt som muligt og med Lagtagelse af enhver Forsigtighedsregel. *Brokdorf Fyr*: 53° 51' 34" N. 9° 20' 44" E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

England:

N	1721	England, east coast.	—	Alnmouth bay.
N	2865	Baltic Sea, Germany.	—	Mecklenburger bucht and Lübecker bucht.
R	2100	France, north coast.	—	Plateau des Minquiers.
R	1226	Africa, west coast.	—	Strait of Gibraltar to the River Gambia.
R	594	Africa, west coast.	—	River Gambia to Cape Lopez and Anno Bom.
R	3646	China, Canton River.	—	Whampoa to Canton, sheet I.
R	128	Japan, Inland Sea.	—	Channels between Bingo nada and Ozuchi jima.
†	1721	England, east coast.	—	Coquet road and channel.
†	1632	England east coast.	—	North Sunderland harbour.
N	1616	Wales, west coast.	—	Port Madoc, Approaches to Dinlleyn bay.
R	2202 a	Atlantic Ocean.	—	South Atlantic Ocean, Eastern portion.
R	3414	Mediterranean, France.	—	Approaches to Marseille.
R	2607	Mediterranean, France.	—	Marseille to Agay road.
R	198	Mediterranean, Italy.	—	Policastro to Cape Santa Maria di Leuca.
R	1519	China, south coast.	—	Plans in Si Kiang or West River.
R	3019	Japan, Kiusiu.	—	Imari wan and approaches.
R	2200	Newfoundland.	—	Port Saunders, Keppel harbour and Hawke bay.
R	1616	Wales, west coast.	—	Port Madoc.
†	1122	Wales, west coast.	—	Approaches to Dinlleyn bay.

Holland:

N	276	Westkust Sumatra.	—	Vaarwaters en Ankerplatsen nabij het eiland Simeuloe.
R	97	Noordkust Java.	—	Westervaarwater van Soerabaja. 1 : 50 000, met plan: Drempel van het Westervaarwater. 1 : 20 000.
R	204	Nordzee.	—	Zeegeaten van Brouwershaven en Zieriksee. 1 : 50 000.

Tyskland:

N	94	Ostsee, Deutsche Küste:	—	Kurisches Haff, Nördlicher Teil. 1 : 70 000.
R	88	Nordsee, Deutsche Küste:	—	Helgoland. 1 : 15 000.
R	70	Nordsee, Westküste von Schleswig-Holstein,	—	Nördlicher Teil. 1 : 100 000.
R	34	Nordsee, Deutsche Küste:	—	Nord- und Südhafen von Helgoland. 1 : 7 500.

Handbuch der Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals, I. Teil: „Die Nordküste Spaniens“. 1913.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Aug. 1913.

Dampskibs Aktier.		Gjort til	Køber	Sælger
Forenede Dampskibs-Selskab	117 ³ / ₄	—118	117 ³ / ₄	118 ¹ / ₂
Danmark	118 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	118	118 ¹ / ₂
Norden	129 ¹ / ₄	—127 ³ / ₄	127 ³ / ₄	128
Gorm	—	—	—	—
Carl	128	—	127 ³ / ₄	128
Dannebrog	143	— ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂
Skjold	113 ¹ / ₄	—113	113 ¹ / ₄	113 ¹ / ₂
Urania	—	—	41	41 ¹ / ₂
Neptun	135 ³ / ₄	—	135 ³ / ₄	136
Dampsk. af 1896	136 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	136	136 ¹ / ₄
Hejmdal	141	— ¹ / ₄	141	141 ¹ / ₂
Østasiatiske	128 ¹ / ₂	—128	128	128 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—	—
Nordseøen	—	—	—	—
Gorm	136	—	135 ³ / ₄	136
Torm	—	—	—	—
Inga	—	—	—	—
Cimbria	—	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	88 ³ / ₄	—89	88 ³ / ₄	89
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.	—	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	—	81 ¹ / ₂	82
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	—	82 ¹ / ₄	83 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	—	89	91
4% — — — 2. Serie.	—	—	91 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
4% — — — 1.	—	—	93 ³ / ₄	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	—	88	90
4% — — —	—	—	89 ³ / ₄	90
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	—	85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	—	90	90 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	—	147 ¹ / ₂
Privatbank	103 ³ / ₄	—	103 ³ / ₄
Landmandsbank	—	—	136 ¹ / ₂
Handelsbank	142	—	142
Grundejerbank	—	—	11
Burm. & Wain	85 ¹ / ₄	— ³ / ₄	85 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	118 ¹ / ₂	—	118 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	224 ¹ / ₄	— ³ / ₄	224 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	214	—215 ³ / ₄	215

Vekselkurser d. 13. Aug. 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.23	18.18
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.45	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Aug. 1913.	
Russiske Noter	214.90
4% Russiske Consols	88.10
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	84.90
5% Mexikanske 1899	92.25
5% Rumænske Stats	99.90
4% — — 1890	94.10

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 464,000, „Danmark“ 48,000, „Norden“ 124,000, „Carl“ 184,000, „Dannebrog“ 464,000, „Skjold“ 140,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 108,000, „Hejmdal“ 216,000, „Gorm“ 48,000, „Neptun“ 124,000, „Dansk-russisk“ 500,000, „Østasiatisk“ 84,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1078. Japan—Gulf of Tokyo. Kannon zaki—Obstruction south-eastward of removed. Former Notice, No. 688 of 1913. Position. At a distance of 6 $\frac{1}{2}$ cables, 116° (S. 60° E. Mag.), from Kannon zaki lighthouse. Lat. 35° 15' N., long. 139° 45' E. Description. An obstruction reported to project a few feet above low water. Note. „Obstruction (1913)“ has been erased from the charts. Variation. 4° W. (Notice No. 1078 of 1913, dated 29th July.)

Charts affected. No. 3548, Yokohama to Uraga. No. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 953, Onai saki to Tsunagi saki. No. 996, Kii channel to Tokyo. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 365.

No. 1082. Yellow Sea—West Coast of Korea. Ping Yang inlet—Alteration in position of buoy. Position. At a distance of 4 $\frac{1}{2}$ cables, 259° (S. 83° W. Mag.), from 1st former position, and 1 $\frac{1}{2}$ miles, 64° (N. 70° E. Mag.), from Sister island light. Lat. 38° 41 $\frac{1}{4}$ ' N., long. 124° 59 $\frac{1}{4}$ ' E. Description. A black conical buoy with a cylindrical topmark. Variation. 6° W. (Notice No. 1082 of 1913, dated 29th July.)

Charts affected. No. 1656, Ping Yang inlet. No. 1257, Approaches to Ping Yang inlet. Publications. Japan, Korea and adjacent seas, 1904, page 39; Revised Supplement, 1909, China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 384.

No. 1099. Eastern Archipelago—Philippine Islands. Tanon strait—Refugio island—Light established. Position. On the northern end of Refugio island. Lat. 10° 28' 00" N., long. 123° 26' 30" E., on chart No. 2578. Abridged description. Lt. Occ. ev. 10 secs. Character. An occulting white light every ten seconds, thus:

Light,	eclipse.
7 secs.	3 secs.

Remarks. The other details are not given. (Notice No. 1099 of 1913, dated 31st July.)

Charts affected. No. 2578, Sulu or Mindoro sea, eastern part. No. 943, Molucca passage to Manila. No. 1263, China sea. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 113. Eastern Archipelago, Part I., 1911, page 377.

No. 1101. Japan—Inland Sea. Hiroshima wan—Buoys established. Position (a). Lat. 34° 02' N., long. 132° 17' E. Description. 2 red buoys. Position (b). Lat. 34° 19 $\frac{1}{4}$ ' N., long. 132° 23 $\frac{1}{2}$ ' E. Description. 2 red buoys. Remarks. „2 Red buoys hereabouts“ has been placed on the charts in the above positions. (Notice No. 1101 of 1913, dated 31st July.)

Charts affected. No. 3134, Omihase to Gogo shima (a). No. 3469, Hiroshima wan. Publication. Japan, Korea and adjacent seas. Pilot, 1904, page 484.

stævntes Tjeneste, vil de ikke i den Omstændighed, at Citanten ved sin Opsigelse har afbrudt Forholdet tidligere end af de Indstævnte paaregnet, kunne søge nogen Fritagelse for at betale det indsøgte Beløb, mod hvis Størelse ingen særskilt Indsigelse er fremsat.

Sagens Omkostninger, som begge Parter har paastaat sig tilkendt, vil efter Omstændighederne kunne ophæves.

Fragtmarkedet.

I de hjemgaaende Fragter har der kun fundet faa og smaa Forandringer Sted i Ugens Løb. Fra Sortehavet og Azow sluttedes jævnt livligt, ligesom ogsaa La Plata tog ganske godt fra, hvilket forarsagede en yderligere Stramning af Raterne. Fra U. S. var Befragterne noget tilbageholdne, vel sagtens i Haab om at faa billigere Tonnage, men dette lykkedes kun i et Par enkelte Tilfælde for prompte Kornlaster. Der ventes at ville blive meget at gøre fra U. S. i Efteraaret, men da Redernes og Befragternes Idéer gennemgaaende divergerer noget vel rigeligt, sluttes der ikke meget endnu. I Østersøen er der ingen nævneværdige Forandringer at notere, men fra Hvidehavet er Raterne fastere. Kulfragterne er uforandrede. Der sluttedes i Ugens Løb bl. a. som følger i de forskellige Markeder:

Østern. Soyabønner fra Vladivostock 28/ til U. K. eller Kontinentet, Slutningen August. Jule fra Kalkutta 27/6 til Dundee eller Holland, »net terms«, 25/ Dødvægtbasis, September Kurrachee c. 19/6 (÷ 2 pCt.) Østkyst U. K. (to Havne), 25. August—15. September, 18/9 »net terms« til udsøgt Havn pr. August—September. Bombay/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 24/ Dødvægtbasis én Havn, 25/ to Havne, August. Fosfat Christmas Island/Hamburg og Rendsburg c. 30/, August.

Sortehavet etc. Korn Kherson, Nikolajeff eller Odessa 11/9 à 12/11 $\frac{1}{2}$ London eller Rotterdam, 12/ à 12/3 Emden eller Weseren. 12/3 à 12/6 Hamburg, 3 d. mindre for Byg. prompt. Novorossisk 11/6 Rotterdam, 11/9 Antwerpen, 18.—31. August. Azow 12/9 à 13/ Rotterdam/Emden eller Weseren, 13/3 à 13/4 $\frac{1}{2}$ Hamburg, August, for mindre Baade 14/3 N. C. eller »any«, 14/9 Hamburg, 5.—20. September. En 7.500 Tons Baad sluttedes fra Azow til 13/6 Dødvægtbasis Rotterdam, 14/ Hamburg, Slutningen August. Eupatoria/Vestitalien Fres. 13 én Havn, Fres. 13,25 to Havne, anden Halvdel August.

Middelhavet. Erts 7/ Karthage/Dunkerque (4.000 med 1.000—500 daglig), 6/3 Arzew/Middlesbro, 9/6 Karthage/Antwerpen, 6/9 Hornillo Bay/Calais. Fosfat 8/9 Sfax/Ipswich eller Kingslynn, 8/ Tunis/Ardrossan. Esparto Oran eller Arzew 14/6 Tyne Dock, 15/ Granton. — Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 4/6 Cardiff (3.000), 4/7 $\frac{1}{2}$ à 5/ Rotterdam (4.000—4.700), 5/3 à 5/4 $\frac{1}{2}$ Middlesbro (2.900).

Nordamerika. Deals Miramichi 57/6 Manchester pr. August. Korn Baltimore 2/7 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, 2/9 Antwerpen, prompt, henholdsvis 2/8 og 2/9 $\frac{1}{2}$ pr. 25. August—15. September. Montreal 3/ Avonmouth eller Rotterdam pr. August—September. Petroleum i Kasser New York/River Plate 28 $\frac{1}{2}$ Cents, September—Oktober. Tømmer fra Golfen 110/ West Hartlepool, August—September. Paa »net form« fra Golfen betalles 17/6 til U. K. eller Kontinentet pr. Begyndelsen September. Bomuld etc. Wilmington 45/ Liverpool eller Bremen, September. Paa Timecharter sluttedes til 5/ à 5/6 Dødvægt, én à to transatlantiske Rundrejser, Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 19/ Rotterdam direkte (6.000), prompt, 18/6 Rotterdam direkte (5.200), Annullering 30. September, indtil 21/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. prompt, 19/4 $\frac{1}{2}$ pr. 1.—15. September, 18/6 à 18/9 pr. 15.—30. September, 17/ pr.

1.—20. Oktober. — Fra Buenos Aires eller La Plata og Bahia Blanca var der ingen Efterspørgsel.

Østersøen. Kornlaster er knappe pr. prompt. Fra Petersborg er Raterne uforandrede fra forrige Uge, og de øvrige russiske Pladser har intet at byde paa endnu. Træfragterne viser heller ingen Forandringer siden sidst. Fra Windau betalles 38/ D. B. til Cardiff, 30/6 (Lumpsum) til Grangemouth, og der noteres Fres. 41 D. B. 1/5 Boards til Antwerpen, Hfl. 19 1/2 Kappbjælker til Delfzyl. For Sveller betalles 9/3 Danzig/London, 9/6 Memel/London. Blandt Befragningerne fra Bøtten skal vi nævne: 35/ D. B. B. Åbo/London (650), Fres. 61 Neder Kalix/Morlaix (400), 43/ pr. Favn Kortprops fra Jacobstad eller Gamle Karleby til Cardiff eller Barry (1,100—1,300), 43/ Uleåborg/Port Talbot, 38/ Gamle Karleby/West Hartlepool, 50/ pr. Favn Firewood fra Torneå eller Haparanda til Hull. Fra Hvidehavet faas c. 50/ D. B. Delladning Boards til London, 52/6 D. B. B. betalles Soroka/Great Yarmouth (700), 53/6 D. B. Onega/Cardiff (600).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/4 1/2 Helsingfors (2,000), 5/1 1/2 à 5/3 Kronstadt (2,500), 8/6 Koks (1,700), 5/3 à 5/6 Petersborg (1,500—2,500), 5/3 Riga (2,200), 5/ Reval (2,600), 4/9 Stockholm (2,900), 4/6 Memel (2,700), 5/3 Lübeck (2,200), 5/9 Vejle (650), 8/11 1/2 Gibraltar (2,500), 8/6 Genua eller Savona (4,400—4,800), 10/ Palermo (3,100), 8/3 Piræus, Zea eller Syra (5,500), 8/3 Port Said (4,200), 8/6 Oran (2,900), 9/ Las Palmas eller Teneriffa (4,600). Fra Humberen 5/3 Kronstadt (2,200), 5/1 1/2 (4,000), 5/ Reval (2,000), 5/3 Libau (2,800), 5/9 Kiel (1,200), 5/6 Neksø (1,100), 9/ Genua (3,000), 8/9 Aleksandria (4,000). Firth of Forth 5/4 1/2 à 5/6 Kronstadt (1,400—1,500), 5/9 Helsingfors/Kotka (1,450). Blandt Befragningerne fra Cardiff eller Newport nævner vi: 6/ Kronstadt (3,200), 6/ Petersborg (2,200), 4/6 Dieppe (1,900), 7/9 Oporto (1,600—1,900), 7/ Lissabon (2,000), Fres. 9 Algier, 10 à 10 1/4 Bizerta, 8,9 Barcelona, 8/ Genua, 8/ à 8/3 Neapel, 9/6 Palermo (3,200), 6/9 Malta (4,800), 8,6 Port Said, 14/ Colombo (5,300), 8/6 Las Palmas eller Teneriffa, 18/6 à 19/ River Plate.

Skrevet den 12. August 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland stadig fremme med ny Rug. Der sluttet fra Stralsund 4 M., Greifswald 4 1/2 M., og Rostock har gennemført til Hollæk 4 1/4 M.; derimod har Colberg, Rügenwalde endnu ikke for Alvor begyndt med Afskibningerne. Af de øvrige tyske Pladser noterer Königsberg 5 M., Danzig 5 1/2 M., Stettin 4 à 4 1/2 M., Lübeck 3 3/4 à 4 M. til Danmark, og der er ret god Efterspørgsel efter Tonnage. Norge og Sverig er stadig lige uforandret. Sydsverig maaske endog lidt fastere. Hvad Danmark angaar, er der kun lidt af Interesse fra Provinserne: dertil kommer Strejke fra den 15. ds. i Fakse blandt Grubearbejderne, saa Afskibning af Kalksten derfra vil vel paa det nærmeste blive standset eller i hvert Fald betydelig indskrænket. Kjøbenhavn er gennemgaaende stille: fra nu ankommen Hvededamper sluttet til Svendborg, Aarhus, Yslad, Trelleborg samt Majs til Rønne, alt til Minimalrate. Endvidere udbydes en Del Gødningslaster fra Kastrup, og der er ogsaa derfra gennemført Minimalrate. bl. a. til Limfjordshavne, saavel som til fynske og sjællandske Havne.

Nybygninger, Køb og Salg.

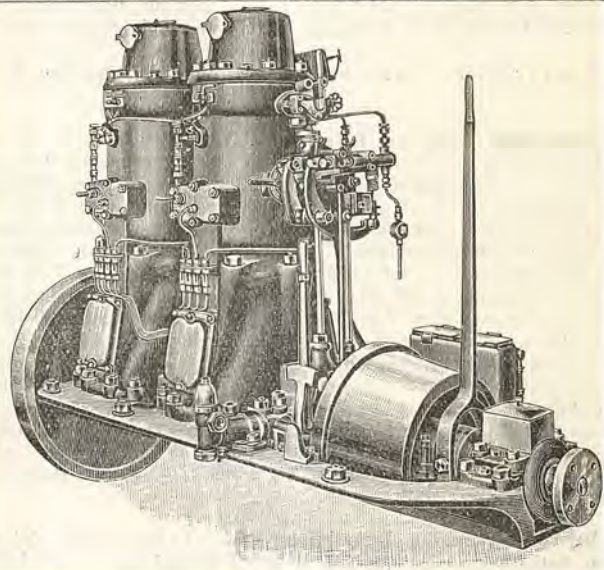
I Overvarelse af Rederen, Skibsmægler Knakkegaard, Nykjøbing M., Havneudvalget, Havningeniør Høegh, Fabrikant Stühr og den store Stab af Teknikere og Arbejdere samt et Par Tusind Aalborgensere løb den 9. ds. Jernskonnerten »Jens Riis« af Stabelen paa Firmaet P. Th. Stührs ny Skibsværft i Aalborg. I

»Jens Riis« er installeret en Motor paa 200 H. K. Skibet er paa 130 Reg.-Tons og læster 200 Tons Dødvægt.

Paa Værftet har man paaabegyndt Bygningen af en Damper. Desuden har Værftet allerede udført betydelige Reparationsarbejder.



Vare Mærke **EXPORT-FLØDE**
Forlang altid vor
hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.
Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie Guldmedaille

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enrepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Kiel 9./8. — Amalienborg ank. Petersborg 29./7. — Brattingsborg pass. Galata 8./8. — Borglum afg. Mobile 7./8. — Dansborg ank. Newcastle 25./7. — Elsborg ank. Uleåborg 3./8. — Esrom afg. Genua 4./8. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 4./8. — Frederiksborg afg. Huelva 9./8. — Guldborg afg. Oran 9./8. — Gurra ank. Petersborg 3./8. — Hammershus pass. Kjøbenhavn 4./8. — Harriidsborg ank. Tyne 29./7. — Hud-

borg ank. Danzig 5./8. — Jelling ank. New York 9./8. — Jømsborg ank. Calais 2./8. — Jungshoved afg. Otaru 24./7. Jægersborg pass. Hirtshals 10./8. — Kallundborg pass. Skagen 8./8. — Kalo ank. Calais 3./8. — Klampenborg ank. Kjøbenhavn 11./8. — Kronborg ank. Dakar 31./7. — Lejre ank. London 8./8. — Marselisborg afg. Archangel 4./8. — Næsborg ank. Pernau 10./8. — Randelsborg pass. Dunnet 9./8. — Silkeborg afg. Petersborg 9./8. — Skanderborg afg. Port Talbot 5./8. — Skodsborg ank. Møllersvik 7./8. — Spigerborg ank. Sunderland 3./8. — Stegelborg ank. Swansea 7./8. — Stjerneborg afg. Petersborg 10./8. — Søborg ank. Port of Spain 5./8. — Taarnborg afg. Uleåborg 10./8. — Ulfsborg ank. Garston 6./8. — Uranienborg ank. Ghent 9./8. — Vordingborg ank. Petersborg 3./8. — Ørkild ank. Huelva 1./8.

Det Østasiatiske Kompagni. Bintang pass. Perim 11./8. udg. — Bandon ank. London 11./8. hjemg. — Pangan ank. Singapore 9./8. udg. — Samui ank. Bangkok 5./8. udg. — Selandia pass. Gibraltar 12./8. hjemg. — Jutlandia afg. Bangkok 7./8. hjemg. — Siam pass. Anjer (Sunda-Strædet) 7./8. hjemg. — Annam ank. Shanghai 10./8. udg. — Cathay ank. Kjøbenhavn 8./8. — Tranquebar ank. Yokohama 11./8. hjemg. — Indien afg. Suez 9./8. udg. — Chumpon ank. Durban 10./8. udg. — Kina afg. Coronel 29./7. hjemg. — Arabien ank. Shanghai 9./8. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 9./8. udg.

Vesterhavet. Stella, Larsen, ank. Antwerpen 7./8. — Karla, Nielsen, ank. Sevilla 5./8. — Bodil, Jensen, afg. Åbo 9./8. til Sevilla. — Cito, Jepsen, ank. Rouen 9./8. — Marie, Nielsen, ank. Alicante 9./8. — Dagmar, Skou, ank. Rotterdam 9./8. — Nancy, Pedersen, ank. Vestervik 9./8. — Nema, Degn, pass. Helsingør 9./8. for Casablanca. — Hebe, Gregersen, afg. Huelva 8./8. til Rotterdam. — Rigmor, Uldall, pass. Helsingør 7./8. for Sevilla. — Inger, Schif, ank. G. Yarmouth 7./8. — Nordsoen, Gram, ank. Norrköping 7./8. — Olga, Christensen, afg. Oslebshausen 12./8. til Hudiksvall. — Gerda, Iversen, ank. Libau 12./8. — Laura, Thøgersen, ank. Burntisland 10./8. — Ellen, Hansen, ank. Burntisland 10./8. — Nexos, Basse, pass. Portland 10./8. for Frederikshavn. — Nautik, Nielsen, pass. Portland 10./8. for Casablanca. — Polly, Mathiasen, pass. Helsingør 11./8. for Alicante. — Fylla, Brinck, ank. Borgå 10./8. — Nora, Lauritsen, ank. Antwerpen 10./8. — Johanne, Mikkelsen, afg. Fowey 10./8. til Reval.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, afg. Glasgow 9./8. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Terneuzen 7./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Mesane 31./7. — Russ, Petersen, ank. Cork 6./8. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 4./8. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Immingham 7./8. til Kronstadt. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Belfast 6./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Hull 7./8. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Preston 5./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Petersborg 8./8. — Newa, Dahl, afg. Miramichi 3./8. til Belfast.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Hammholmen 11./8. — Nelly, Clausen, afg. Trångsund 9./8. til Tarragona. — Fanny, Eriksen, ank. Stockton 7./8. — Lilly, Bang, ank. Åbo 9./8. — Alexy, Sørensen, ank. London 10./8. — Dagny, Clausen, pass. Gibraltar 7./8. for Göteborg. — Mary, Duhn, ank. Ribadesella 9./8.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Hook v. Holland 8./8. — Anna Mærsk ank. Manchester 8./8. — Chassie Mærsk ank. Lübeck 12./8. — Eleonora Mærsk afg. Lübeck 9./8. — Hilda Mærsk ank. West Hartlepool 11./8. — Laura Mærsk ank. Immingham 11./8. — Lexa Mærsk ank. Lübeck 10./8. — Peter Mærsk ank. Hull 9./8. — Sally Mærsk afg. Huelva 8./8.

Heimdals. Helga, Vaaben Hansen, afg. Holmsund 10./8. — Martha, Christensen, ank. Nordsundet 10./8. — Elna, Rathje, ank. Middlesbro 11./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangelsk 26./7. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 12./8. — Dagny, Therkildsen, ank. Calais 5./8. — Simone, Møller, ank. Uleåborg 10./8. — Jeanne, Olsen, afg. Sörnäs 9./8. — Vera, Risø, afg. Kotka 12./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 8./8. — Annine, Leth, afg. Sunderland 8./8. — Kamma, Løfler, ank. Seaham 8./8. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./6.

Torm. Gudrun, Sonnielsen, afg. Uleåborg 11./8. — Sara, Jensen, ank. Petersborg 8./8. — Helene, Sørensen, ank. Svendborg 10./8. — Ragnhild, Schultz, ank. Hull 7./8. — Valborg, Hansen, ank. Mariager 13./8. — Sjælland, Svarrer, afg. Methil 9./8. — Estrid, Hansen, ank. Kronstadt 7./8. — Agnete, Dam, afg. Neustadt 10./8. — Gunhild, Hansen, ank. Hull 10./8. — Hermia, Farup, afg. Antwerpen 11./8. — Alice, Jørgensen, ank. Rotterdam 12./8.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 4./8. —

Skiufaxe, Faber, ank. Riga 7./8. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Reval 8./8. til Rotterdam.

Havet. Fyen afg. Hull 9./8. til Riga.

Orion. Erik ank. Hernösand 8./8. — Flint ank. Brahestad 10./8.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Helsingborg 11./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kjøbenhavn 10./8. — Sveud, Schmidt, ank. Neufahrwasser 11./8. — Urania, Clausen, afg. Omega 3./8.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Grimsby 12./8. — Kronprins Fredrick, Andresen, ank. Blyth 11./8. — England, Andersen, pass. Kjøbenhavn 10./8. — Holland, Poulsen, ank. Hull 8./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Demerara 11./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Petersborg 9./8. — Roma, v. Thuu, ank. Cardiff 10./8.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Brahestad 11./8. — London, Bom, afg. Stockton 8./8. til Archangelsk. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 11./8. — Bryssel, Kaas, ank. Kaporiebugt 10./8.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 8./8. — Europa, Hansen, ank. London 3./8. — Frankrig, Friis, ank. Havana 24./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ligger i Wiborg. — Thorvaldsen, Olsen, ligger i Riene. — Nordpol, Nielsen, ligger i Granvik.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Mauzanillo 10./8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Portishead 11./8. — Alf, Hansen, pass. Sundet 11./8.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Hernösand 6./8. — Enigheden, Jensen, ank. Kemi 8./8. — Erindring, Nielsen, ank. Burntisland 10./8. — Energi, Jensen, ank. Aarhus 11./8.

Sejlskibe.

Rønne. Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 7./8. — Nestved ank. Frederiksstad 7./8. — Lilli, Holm, ank. Stolpemünde 8./8. — Prøven, Olsen, ank. Borgholm 8./8.

Svendborg. Casper, Hansen, ank. Karrebæksminde 5./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Aarhus 5./8. — Gæa, Petersen, ank. Fowey 5./8. — Maagen, Jensen, ank. Karlskrona 5./8. — Dagmar, Petersen, ank. Kotka 5./8. — Althea, Petersen, ank. Brest 5./8. — E. Kofod, Andersen, ank. Harburg 5./8. — Venus, Hansen, ank. Plymouth 6./8. — Danmark, Hufeldt, ank. Dunckerque 7./8. — Rossing, Larsen, ank. Hernösand 7./8. — Fauny, Hansen, ank. Gefle 7./8. — Flora, Sørensen, ank. Eggersund 8./8. — Najaden, Rasmussen, ank. Petersborg 7./8. — Kamma, Fisker, ank. Petersborg 8./8. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Wiborg 7./8. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Petersborg 7./8. — Capella, Hansen, ank. Wiborg 9./8. — Newsky, Nielsen, ank. Aarhus 9./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Aalborg 10./8. — Sophie, Hansen, ank. Hartlepool 11./8. — Ellen, Andersen, ank. Blyth 11./8. — Carl, Clemmensen, ank. Karlshamn 9./8. — Laurits, Dam, ank. Reval 9./8. — Haabet, Andraesen, ank. Dieppe 9./8. — Ane, Jørgensen, ank. Kotka 10./8. — Vera, Jensen, ank. Blyth 11./8. — Merkur, Lund, ank. Dunkerque 9./8. — Brødrene, Jørgensen, ank. Petersborg 12./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Petersborg 12./8.

Æra. Svane pass. Dover 2./8. østg. — Caroline, Kock, pass. Beachy Head 2./8. vestg. — Chr. H. Rasmussen, pass. Prawle Point 2./8. vestg. — S. L. Weber, Christensen, ank. Libau 5./8. — Thyra, Hansen, ank. Casablanca 5./8. — Henry, Jensen, ank. Ørebak 5./8. — M. Hay, Petersen, ank. Aberdowry 6./8. — Hermod, Dreimann, afg. St. John 5./8. til Colerain. — Lauritz, Folmer, ank. Mariehamn 6./8. — Ellen, Nielsen, ank. Saksjøbing 7./8. — Hosanna, Raahauge, pass. Dungeness 8./8. vestg. — Marie, Østermann, ank. Karlshamn 7./8. — Yrsa, Hansen, ank. Trinity (N. F.) 7./8. — Ami, Christensen, ank. Skagen 7./8. — Bien, Petersen, ank. Pillau 7./8. — Ægir, Winther, ank. Havre 8./8. — Kirstine, Rasmussen, ank. Sundsvall 8./8. — Nauta, Stærke, ank. Fogo 8./8. — Valborg, Ohlsen, ank. Sika 8./8. — Signe, Hansen, ank. Masnedssund 8./8. — Caroline, Christensen, ank. Falmouth 7./8. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Hudiksvall 7./8. — Fortuna, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 6./8. — Minde, Rasmussen, ank. Neustadt 8./8. — Viking, Weber, ank. Daglykke 8./8. — Saga, Ohlsen, er afg. Gulport til Casa Blanca. — Freya, Nielsen, ank. Sundsvall 8./8. — Atræa, Svane, ank. Hernösand 9./8. — Phoenix, Christensen, ank. Nykjøbing S. 9./8. — Anna, Christensen, ank. St. Cruz 9./8. — Saturn, Nielsen, ank. Kotka 9./8. — Freya, Kock, ank. Kalmar 9./8. — Ofelia, Clausen, ank. Koncardine 10./8. p. R. t. Sterling. — Amalia, Andersen, ank. Pillau 11./8. — Freden, Christensen, ank. Domino 10./8. — Iuveruric, Friis, ank. Pillau 10./8. — Alf, Hansen, ank. Kolberg 10./8. — Abba, Petersen, ank. Langesund 11./8. — Fremad, Stegmann, ank. Gefle 9./8. — Hydra, Christensen, ank. Dingle 9./8. — Salvador, Sand, ank. Sundsvall 11./8. — Hjalmar pass. Dover 8./8. vestg. — Dronning Louise, Lauritzen,

ank. Brevik 10./8. — Fuglen, Schmidt, ank. Mazagan 10./8. — Forældres Munde, Christensen, ank. Odense 11./8. — Anna, Hansen, ank. Warnemünde 11./8. — Albertine, Madsen, ank. Sassnitz 11./8. — Juliane, Petersen, ank. København 9./8. — Duen, Hay, ank. København 9./8. — Hebe, Clausen, er afg. Huddiksvall til Pikelli.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 14. August 1913. — Københavns Bunkerkul-Depot. — Pendulpropelleren. — Sø- og Handelsretsdom. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Ga-
ranteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALITY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, København L.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Tefogr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. København K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Mønne samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdelen af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Befraktare

förtrogen med befraktningar från ryska hamnar, söker
R. SCHNEIDER, Riga.

Remingtons

Faclaira- og Bogholderimaskine skrivers, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014 Tlf.
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.



Forlang altid
Otto Mönsted's
OMA
Plante Margarine



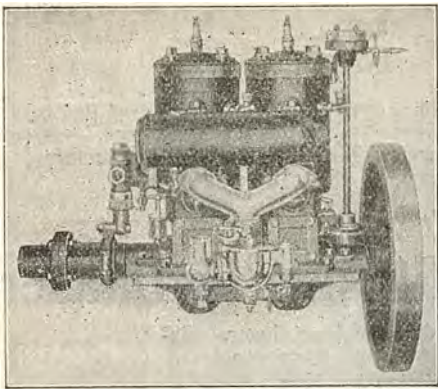
Kakerlakker-
pulver
à 50 Øre.
Tjæders
Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens
Kødudsalg,
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf. 71 77

Specialitet: Hjulmotorer til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskredse. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

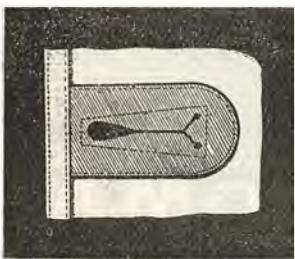
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier, Kastrup (Amager).**

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1^o.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon-Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: COPENHAGEN

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Tølf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Tølf. 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Kunsthjørværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens Formindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Tolbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6804.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telet. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Tolbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certificat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlgr.: „Haneenco“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutokär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telgr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klases
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.
Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Frederikshavns Værft og Flydedok R/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskebe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: V.ERFTEF FRH. —

— Telefon 210. —

— Statstelefon 4. —

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: **„ENGINEERING, ANTWERP“.**

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanen

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Internationale Agentur for

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

HAMBURG Julius Ott Ferdinandstr. 29

Telegr. „Ott Friedrichshot“

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

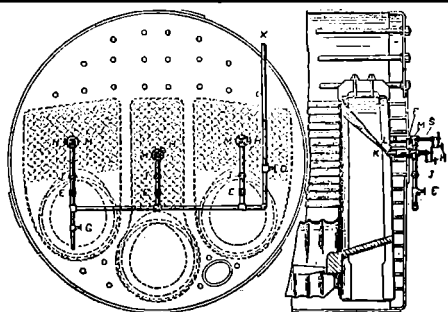
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. August 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nytttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTÉ“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkere og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
**Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.**

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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“.



KELVIN & JAMES WHITE
Glasgow.

Nautiske Præcisionsinstrumenter
af verdensanerkendt høj Rang.

ENE-AGENT for Skandinavien:
CORNELIUS KNUDSEN
København,

der fører stort Lager og
sender Literatur og Overslag.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.Faas hos alle **Skibsproviantører** i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staalouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.****Maskinskrivning.**
Metodisk Undervisn. i Ma-
skinskrivning Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.**S. Sørensen & Søn**Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.**MENGLBERGS PATENTBUREAU**

Frederiksberg. 35. Telf. Byen 8091.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12-16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197**Bjørch-Jensen & Co.**

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.**Berg & Larsen**

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. ^{Etabl.} 1825. Laxegade 26.**Cronometre repareres.**Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Assuranceforeningen „SKULD“

*Christiania*overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.**

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.**MAYNARD & FISHWICKS**

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 Flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsafdelingen. **Telegram: „Værftet“.**

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Klarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og
solidt.**J. Bindsløv, Vestergade, Aalborg.***Metalstøberi.*Spec.: **Skibsarbejde.**

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, den 21. August 1913.

De C. K. Hansen'ske Dampskibsselskaber. Under Kursnoteringen den 12. ds. oplæste Formanden en fra de C. K. Hansen'ske Dampskibsselskabers Rederi modtaget Meddelelse om Resultatet af det første Halvaars Drift.

Dampskibsselskabet Dannebrog har et Driftsoverskud paa 1,397,420 Kr. eller c. 80,000 mere end første Halvaar i Fjor. Her maa endda endvidere tages i Betragtning, at Selskabet har solgt to Skibe, hvis Salgspriser var opført paa sidste Regnskab, saa at de altsaa ikke i Aar har indsejlet noget til Selskabet. Resultatet er herefter, at der er indsejlet et Driftsoverskud pr. Skib af c. 65,000 Kr. mod c. 49,000 Kr. i Fjor.

Dampskibsselskabet af 1896 har et Driftsoverskud paa 419,783 Kr. eller 10,000 Kr. mindre end i Fjor. Ogsaa her maa man regne med et Skib mindre, idet »Tuborg« forliste i Januar. Dette Selskab har da et Overskud paa c. 43,000 Kr. pr. Skib mod c. 40,000 Kr. i Fjor.

For Neptuns Vedkommende er Overskudet 322,949 Kr. eller 35,000 Kr. mindre end i Fjor, men dette Selskab har to Skibe mindre, idet der paa sidste Regnskab var oplaget to solgte Skibe.

Pr. Skib andrager Overskudet derefter c. 40,000 Kr. mod c. 35,000 Kr. i Fjor.

Som man ser, er det overordentlig smukke Resultater, de tre Selskaber har at opvise.

Indførsel af levende Kreaturer fra Færøerne til Storbritannien. Den i »Meddelelser fra Udenrigsministeriet« (se *Dansk Søfartstidende*, Nr. 25) omtalte engelske Anordning af 13. Maj 1913, i Henhold til hvilken Færøerne undtages fra de i »Foreign Animals Order« af 1910 opførte forbudte Lande, medfører efter en fra det engelske Foreign Office til Gesandtskabet i London stilet Note ikke alene, at Skibe, der kommer fra Færøerne, og om Bord paa hvilke der befinder sig Kvæg og levende Dyr bestemt til Videretransport, kan gaa ind i britiske Havne overhovedet for dér at landsætte Skibets øvrige Ladning samt Passagerer, men det er ved nævnte Anordning tillige blevet tilladt at indføre Kvæg fra Færøerne til Storbritannien, naar det udlosses ved de dertil bestemte Brygger: Liverpool (Birkenhead) og London (Depthford) til Nedslagning 10 Dage efter Landsætningen.

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet«.)

Den spanske Dækslastbestemmelser. The Baltic and White Sea Conference meddelte i et særligt Cirkulære af 17de Maj, at den spanske Regering havde udarbejdet Regler for Førelse af Dækslast i Overensstemmelse med de engelske Bestemmelser for Dækslast. Disse Regler skulde træde i Kraft den 1ste Januar 1914, men efter hvad Foreningen nu erfarer fra en paalidelig Kilde bringer den officielle spanske »Gazette« en Meddelelse, i Følge hvilken Ikrafttrædelsen af disse Bestemmelser er udsat til 31te Oktober 1914.

Stranding ved Skagen. Vor lokale Korrespondent tilskriver os den 14. ds.

I Aftes Kl. 6 strandede i aldeles klart Vejr ud for Høiens Fyr Dampskibet »Arnold« af Göteborg, ført af Kaptajn Maigreen, paa Rejse fra Swansea til Hjemstedet med Kul, Koks og Salt. Heldigvis var Vejret roligt, saa at en Del Fiskerfartøjer fra Skagen kunde tage Affære

ved Bjergningen, og efter c. 4 Timers Arbejde lykkedes det Kl. 2 i Nat at tage Skibet af Grunden. Svitizers Damp »Viking« kom til Stede, men Kaptajnen havde da netop sluttet Kontrakt med Fiskerfartøjerne, som fik 1,500 Kr. for at tage Dampere af Grunden, saa denne slap alligevel forholdsvis billig fra Affæren. —h.

Stranding. Om Strandingen af en tysk Kuf »Jürgen« meddeler vor Vestkystkorrespondent:

Skibet, der førtes af Kaptajn Ulpts, var paa Rejse fra Methil til Krik med Kul og holdt den 13de August om Morgenen Thyborøn Kanal ind med haard nordvestlig Kuling. Det kom til at støde paa Kanalgrundene, hvorved det mistede Roret, og drev derefter hjælpeløs mellem Revlerne Syd efter. Skibet var straks bemærket i Land, og da man saa, at der var Fare for Besætningen, blev Raketapparaterne gjort klar og ført til Stranden, hvor de ankom, noget før Skibet stødte. Den høje Braadsø skyllede hen over Skibet, men i Løbet af kort Tid lykkedes det at bringe Besætningen i Land i Redningsstolen. Skibet er Vrag. —h.

Søtransport af farligt Gods. Kristiania, 15de August. I Statsraadet i Dag er det bestemt, at den norske Regering sammen med den danske og svenske Regering skal deltage i Nedsættelsen af en Kommission, bestaaende af en Repræsentant for hvert af de tre Lande, til Udarbejdelse af Udkast til internationale Regler for Transport til Søs af farligt Gods, i det væsentlige overensstemmende med det Program for et saadant Arbejde, som blev opstillet under et af Delegerede fra Danmark, Sverige og Norge i Kristiania i Juni 1912 afholdt Møde til Behandling af herhen hørende Spørgsmaal. Søfartsdirektør Harald Pedersen er udnævnt til norsk Medlem af Kommissionen.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Kavala er erklæret for smittet af Kolera.

Spanien: Smyrna i det asiatiske Tyrki er erklæret for smittet af Kolera.

Havnearbejderstrejken i Leith endt. Leith, den 14. August. De herværende Havnearbejdere, der nu har strejket i 7 Uger, har paa et Møde i Dag vedtaget at genoptage Arbejdet Mandag den 18. ds. paa de gamle Betingelser. (»Ritz. Bur.«)

Dødsfald. Den 4de ds. er Mr. Thomas Walton pludselig afgaaet ved Døden i London. Mr. Walton, der beklædte en Stilling som Skibbesigtigelsesmand for Board of Trade, nød stor Agtelse i sit Hjemland, baade paa Grund af sin Dygtighed og sine personlige gode Egenskaber. Som Forfatter af Bøgerne »Know your own Ship« og »Steel Ships« var han velkendt i engelske Søfartskredse, og vil gennem en Diskussion i nærværende Blad om en dansk Oversættelse af den førstnævnte Bog ogsaa være kendt af adskillige af vore Læsere.

Skibenes Størrelse i Fremtiden.

Naar man ser, hvorledes der baade i England og Tyskland stadig bygges det ene Kæmpeskib større end det andet, spørger man uvilkaarligt: Er det sandsynligt, at Skibene vil vedblive at vokse i samme Grad som nu? Er der ikke en Grænse, udover hvilken de ikke kan naa og i bekræftende Fald, hvilke Forhold bestemmer da denne Grænse.

Først og fremmest maa man erindre, at, til Trods for de sidste ti Aars rivende Udvikling, er de meget store Skibes Antal kun forholdsvis ringe i Forhold til den samlede Verdenstonnage; og selv om der i Fremtiden vil blive bygget Kæmpeskibe i større Udstrækning end nu, navnlig til specielle Ruter som f. Eks. den transatlantiske Passagerfart, saa vil dog Hovedbestanddelen af Verdens Handelsflaade stadig bestaa af Skibe af mere beskedne Dimensioner, og de vil vedblivende repræsentere den største Del af Havnenes og lignende Institutioners Indtægter.

Ser man rent teknisk paa Spørgsmaalet, da maa Skibbyggere imidlertid indrømme, at, bortset fra, hvad det koster, er der ingen Hindringer for at lade Skibene vokse i Størrelse, selv med det nuværende Skibbygningsmateriale til Disposition, og dersom dette Materiale bliver forbedret, hvad der er højst sandsynligt, da skydes Grænsen for Skibenes Størrelse, teknisk set, meget langt ud.

Det er, som bekendt, kun Passagerskibene, som har været Genstand for denne Trang til stadig at bygges større og større. Grunden hertil er, at en af de væsentlige Fordele ved de meget store Skibe er den, at de i langt højere Grad end de mindre kan holde deres bestemte Fart selv i meget daarligt Vejr, hvilket naturligvis er af største Betydning, hvor det gælder Post og Passagerer. Endvidere paavirkes de langt mindre af Søen i daarligt Vejr og har i høj Sø meget behageligere Bevægelser; disse sidste Forhold er dog afhængige af mange andre Faktorer, som influerer paa Skibenes Stabilitet, saa at man med mindre Skibe ofte kan opnaa lige saa gode Resultater, som de meget store Skibe kan opvise.

Den væsentlige Grund til Passagerskibenes stadig større og større Dimensioner er imidlertid, at Passagerindretningens stadig stigende Luksus kræver mere og mere Plads, og i Retning af Luksus og Elegance søger de forskellige Rederier stadig at overbyde hinanden. Et ikke uvæsentligt Moment er ogsaa den Reklame, der ligger i at eje »Verdens største Skib«.

Med Hensyn til Farten er der imidlertid en Grænse, som ikke kan overskrides, og den sættes af Brændselsforraadet om Bord. Til de større og større Farter kræves en stærkere og stærkere Hestekraft, og da Pladsen om Bord til Brændsel ikke kan vokse i samme Forhold, som den Hestekraft der fordres, saa vil det Punkt engang naas, hvor Skibene bogstavelig talt ikke kan bygges større, fordi de saa ikke kan rumme deres eget Brændsel, dersom der da skal være Plads til Passagerer og Besætning.

Da det ikke er nødvendigt at bygge Skibe større end »Mauretania« for at kunne holde den paaregnede Fart selv i meget daarligt Vejr eller for at opnaa de mest fordelagtige Bevægelser i Søen, maa man antage, at det i Fremtiden bliver økonomiske og ikke tekniske Beregninger, som vil sætte Grænsen for Skibenes Størrelse. Anskaffelsessummen for en transatlantisk Passagerdamper af 1ste Klasse, med en Fart af 15 Knob, var i 1874 c. £. 200,000. Til Sammenligning tjener, at »Olympic« har kostet c. £. 1,500,000 og de ny Skibe »Imperator«, som Hamburg-Amerika-Linien har bygget og »Aquilania«, som Cunard-Linien bygger, koster c. £. 1,750,000 hver. Fremtiden vil vise, om det kan betale sig at bygge endnu kostbarere Skibe, sandsynligt er det ikke.

Der er imidlertid al Grund til at antage, at Begrænsningen i Skibenes Dimensioner vil komme paa en hel anden Maade, nemlig gennem Havnene og Dokkerne. De

Havne, som Nutidens kæmpemæssige Dampskibe anløber, har ganske vist indtil nu alle af bedste Evne forsøgt og søger stadig at skaffe mere og mere Plads, men Spørgsmaalet er, hvorlænge de kan vedblive med disse stadige meget kostbare Udvidelser for at imødekomme nogle forholdsvis meget faatallige Skibes Krav.

Navnlig med Hensyn til Tørdokker spiller dette en Rolle, da Omkostningerne hver Gang er overordentlig store. De ny Havne og Dokker, som i Øjeblikket er under Bygning, viser, at Havnemyndighederne i England, Tyskland og Amerika, samtidig med, at de ofrer store Summer paa at give Plads til Nutidens største Skibe, ikke regner med, at Skibene skal vokse væsentligt i Størrelse i en overskuelig Fremtid.

I Panamakanalen er Sluserne 1,000 Fod lange, 110 Fod brede og 40 Fod dybe. I den rekonstruerede Kielerkanal vil Sluserne blive 1,080 Fod lange, 147 Fod brede og 36 Fod dybe; men de bliver saaledes indrettet, at Dybden kan forøges til 46 Fod. Den ny Gladstone Dok i Liverpool bliver 1,020 Fod lang, 120 Fod bred, og 44 Fod dyb. Paa Clyden bygges en Dok af lignende Dimensioner, og i London bliver der bygget en Dok 1,000 Fod lang, 120 Fod bred og 40 Fod dyb o. s. v.

Selv om ovennævnte Tal giver os Indtrykket af, at disse Havnearbejder er meget store og omfattende, saa synes det, naar man betænker, at de sidste store Skibe er omtrent 1,000 Fod lange og 100 Fod brede, som om Havneautoriteterne rundt omkring ikke regner med nogen væsentlig Udvikling i Skibenes Dimensioner.

Endelig er det værd at bemærke, at med de stadig større og større Skibe med deres stadig voksende Antal Mennesker om Bord, det er allerede nu hele smaa Byers Befolkning, som er samlet om Bord i et saadant Kæmpeskib, vokser Risikoen overordentlig meget under en eventuel Katastrofe, hvad »Titanic« Affæren er et sørgeligt Bevis for. Dette Forhold vil ogsaa formindske Chancerne for en fortsat Udvikling i Retning af større og større Skibe.

Med Hensyn til Lastskibene, saa møder vi her langt fra den Trang til at forøge Skibenes Dimensioner, og Aarsagen er her væsentlig, at Lastdamperne, der anløber et langt større Antal Havne, er mere afhængig af at besidde en begrænset Dybgang. Lastdamperne, og da særlig »Tramp«-Damperne, maa kunne anvendes overall, og dermed er der sat en meget bestemt Grænse for disses Størrelse.

Det viser sig saaledes, at der ikke opnaas væsentlig bedre Resultater med Hensyn til Fart og Bevægelser i Søen ved at gøre Skibene større, end de største nuværende Skibe; Risikoen ved en Katastrofe vokser derimod stadig; det vil blive mere og mere vanskeligt at finde passende Plads i Havne og Dokker, og det økonomiske Resultat vil næppe blive bedre med Skibe, større end de nuværende.

Tilbage bliver da, som den eneste Grund til at fortsætte den nuværende Udvikling, de konkurrerende Rederiers stadig Trang til at overbyde hinanden. Om denne Grund vil være i Stand til at opveje de mange Grunde, der taler imod at gøre Skibene større og større, vil Fremtiden vise.

S. H.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb avancerede Raterne fra Sydrusland yderligere, og der blev effektueret en anselig Række Befragtinger til Rater, som steg ganske smaat og jævnt. I andre Retninger er der ikke indtraadt Forandringer af næneværdig Betydning, men der knyttedes stadig betydelige Forhaabninger til U. S. Markedet, som allerede nu viser mere Liv end Ugen forinden. Østersøen har kun meget lidt Korn at byde paa, da Høsten bliver sen i Aar, men der

er rigeligt med Trælaster. I Ugens Løb sluttedes bl. a. som følger i de forskellige Markeder.

Østen. Erts Port Pirie 28/ Antwerpen pr. September (10,000 Tons). Ris Birma 27/6 Holland, Antwerpen eller Weseren, August—September. Saigon 26/9 Holland, 27/9 Frankrig, option Mel til 29/6; Kohsichang 27/3 U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn); Rangoon 32/6 Østkyst U. K. (to Havne), alt pr. September. Jute fra Kalkutta 27/6 Hull, Antwerpen eller Dundee, »net terms«, Dellast 1,000 Tons Dødvægt 25/, August—September. Kurrachi/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 18/9 à 19/ »net terms«, Frankrig 1/ ekstra, 30. August—10. September. Bombay 24/6 Dødvægtsbasis U. K. eller Kontinentet eller Hamburg (to Havne), Frankrig ekskl., option 24/ Hull og Middlesbro, 24/ Dunkerque, August.

Sortehavet etc. Korn Kherson, Nikolajeff eller Odessa 12/3 Rotterdam, 12/6 à 12/7½ Weseren, 12/9 à 12/10½ Hamburg, 20.—31. August, 13/ N. C., 5.—25. September. Sulina 10/3 à 11/ Antwerpen, meget prompt, 15/6 Basis én Havn Danmark, 1.—20. September. Azow 13/3 Rotterdam, 13/6 Antwerpen, Emden eller Weseren, 13/9 Hamburg, 25.—31. August, mindre Baade 13/6 à 14/ N. C. eller »any«, 6 d. ekstra Hamburg, 3 d. mindre for Byg, September. Oljekager Novorossisk/Danmark 17/ én, 17/3 to, 17/6 tre Havne, 25. August—10. September (3,500). Erts Poli 15/ Boulogne (4,300 Tons med 500—500 Tons daglig).

Middelhavet. Erts 8/ La Falaise/Barrow (4,400), 6/ Carthagena/Rotterdam, 6/9 Glasgow, 6/10½ Hornillo Bay/Stockton, 7/ Dunkerque, alt med fri Despatch. Huelva/Hamburg 6/3, Tinto terms. Bilbao 4/7½ Rotterdam, 5/4½ Britonferry.

Nordamerika. Deals Bay of Fundy 57/6 Bristol Kanalen, én Havn, 58/9 to Havne, Slutningen August. Campbelltown 56/3 à 57/6 Sharpness, 60/ Miramichi/Englands Vestkyst, September. Petroleum New York 29 Cents River Plate, Basis én Havn, August—September. New York eller Filadelfia 27 Cents Japan, September—Oktober—November—December. Oljekager Savannah/Danmark 19/6 én, 19/9 to, 20/ tre, 20/3 fire Havne, option Golf Lastning 21/, November—December. Fra Savannah etc. paa Form »0« 45/ à 46/3 til udsøgt Havn, 1/3 ekstra to Havne, September. Bomuld Galveston 56/3 Liverpool eller Bremen, 57/6 Havre, 1.—20. September. Wilmington/Liverpool eller Bremen 41/3, Oktober. Tømmer fra Golfen 112/6 Rotterdam, September. Timecharter 5/3 à 5/6 Dødvægt for store Baade, transatlantisk Rundtur, Levering og Tilbagelevering denne Side.

Sydamerika. San Lorenzo Grænsen 22/ én Havn Sverig, 22/6 to, 23/ tre Havne, meget prompt, 18/ L. H. A. R. eller Amsterdam, 2den Halvdel August, 19/6 à 20/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, August—September, 18/6 pr. Oktober, 17/6 pr. 10. Oktober—10. November. Buenos Aires 16/7½ U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, Annullering 10. September.

Østersøen. St. Petersborg er lidt lavere for Korn, Basis 1/4½ à 1/5¼ Hvedebasis pr. prompt, hvorimod der pr. September kan faas 1/6 Rotterdam. Trælastfragterne er uforandrede. Fra Riga noteres 26/ D. B. Grangemouth, 38/6 D. B. B. Manchester, 40/ Preston, Fres. 40—41 D. B. Rouen, 50—52 Bordeaux. Sukker fra Danzig eller anden nordtysk Havn, omkring 6/6 til London. Blandt Befragtingerne fra Bollen nævner vi 34/6 D. B. B. Skellefteå (to Pladser)/London (700), 37/6 D. B. 1/3 Boards Wasa/London (500), 36/6 D. B. 1/10 Boards Gefle (to Pladser)/Cardiff (925), Hfl. 22½ D. B. B. Torneå/Zaandam (850), 36/ à 37/6 pr. Favn Kortprops fra Finland (Middle Zone) til Østkyst Kulhavn, c. 43/ til Bristol Kanalen, Fres. 95 D. B. 1/2 Boards Borgå/Barcelona (425, Dæklast til ⅔ Fragt).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 4/9 à 5/ Kronstadt (5,000—5,500), 5/3 Petersborg (2,000), 4/10½ Lübeck (1,850), 5/3 Rouen (1,000), 6/ Bordeaux (3,200),

8/ Lissabon (2,300), 10/ for Koks, 7/10½ Gibraltar (3,500), 8/4½ à 8/6 Genua (3,500—3,800), 8/1½ (5,600), 8/6 à 8/9 Livorno (3,600), 9/9 Venedig (5,500), 8/3 Port Said (5,900), 8/9 Las Palmas (4,500). Hull 5/ Kronstadt (2,200), 5/ Pernau (2,000), 5/ Riga (3,600), 5/ Libau (2,400), 7/ Svaneke (600). Firth of Forth 5/9 Kolka (1,050), 5/6 Kronstadt (2,800), 5/ Swinemünde, option 5/6 Stettin, 6/ Bandholm (900), 5/6 Nykjøbing F. (1,100), 5/3 Helsingborg eller Malmø (2,000—2,100). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi 6/ St. Petersborg (2,100), 5/9 Kronstadt (4,700), 6/ Björkö (2,300), 4/3 Calais (3,700), 6/7½ Lissabon (2,800), 10/3 Valencia (1,300), Fres. 8½ Algier, 9½ Marseille (5,100), 8/3 à 8/6 Genua, 8/3 à 8/9 Neapel, 8/6 Port Said, 6/9 Malta, 13/3 Perim, 8/6 Las Palmas, 19/ River Plate.

Skrrevet den 19. August 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland vel nærmest paa Grund af det daarlige Høstvejr haft færre Rugladninger i Markedet i de sidste Dage, men hvad der ellers er sluttet er til uforandrede Rater, og Udsigterne synes i det store og hele at være gode derfra. Norge har stadig Feldspath til Stettin 5 à 5¼ M. og til Neufahrwasser 5¾ M., og noterer Bloksten Laurvig/Stettin 5¾ à 6 M. Sverig er ligeledes nærmest uforandret. Lysekil slutter til Colberg 5 M., Elben 5½ à 6 M. Hahnstad til Lübeck 3½ M., men derimod intet til Stettin. Sundhavnene har af Lervarer til Danzig og Königsberg 4 M. samt flere Gødningslaster til Danmark. Sydsverig er stadig åben for megen Tonnage. Danmark er fra Provinserne lige stilleslaaende, og ogsaa med Cementlaster er det lidt stille. Strejken i Faxe er udsat til den 22. ds. og endnu, da dette skrives, ved man intet om Resultatet af Forhandlingerne. Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe for Sojaskraa til Karlshamn, Ystad, Bandholm, alt til Minimalrater, og der søges til Provinserne endnu nogle Skibe herfor.

Fra Sø og Land.

Den svenske Damper »Nippon«s Strandingsforeren af den svenske Damper »Nippon« beretter, at han den 8. Maj tidlig om Morgenen kom ind i en Tyfon ved Fillippinerne, hvorved Skibet kom 70 Sm. ud af sin Kurs og strandede paa et Rev. Mandskabet gennemgik de frygteligste Lidelser, før de blev reddet. Kl. 4 om Eftermiddagen den paagældende Dag saas Brænding forude og kort efter stotte Skibet paa et Rev og blev staaende, og i Løbet af faa Minutter var Skibets Rum fyldt med Vand. Baadene blev sat i Vandet, men knustes paa nær en under Udsætningen; denne ene var bemanded med Styrmanden, to Maskinister og 7 af Mandskabet og kom godt væk fra Skibet. De tilbageblevne saa nu, at Skibet var fuldstændig ødelagt, det var som om hele Bunden var taget af Skibet. I fire Døgn ventede de paa Hjælp; rundt om Skibet svømmede store Hajer, hvilket i høj Grad øgede deres Ængstelse for deres Skæbne. Der blev holdt Vagt Dag og Nat og endelig den 13. saas Rog i Horisonten. Det var Damperen »Manchuria« der nærmede sig og den bjergede hele Resten af Besætningen. Om Bord paa denne Damper erfarede man, at den Del af Mandskabet, der var naaet bort i Baaden Dagen forud, havde naaet Manila. (»Shipp. Gaz.«)

Havarier og Forlis.

Uno, svensk Skonnert kom d. 12. ds. paa Rejsen fra Petersborg til Korsør med en Ladning Oljekager paa Grund paa Sprogø Østrev. Svitzers assisterede. Skibet flod og ind til Korsør for Dykkerundersøgelse.

Jürgen, Hollandsk Kuf af Randsees, kom d. 13. ds. paa Rejsen fra Methil til Agger paa Grund ved Høfde 55. Besætningen blev landsat ved Redningsstol. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Birka, Dampskib af Stockholm, kom d. 14. ds. paa Grund paa Rusmandsbanen. Skibet, der er lastet med Kul, er med As-

sistance af Svitzers atter kommet flot og ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Kreg Wogensen, svensk Bark har paa Rejsen fra Østersøen til Aarhus med en Ladning Træ, mistet sit Anker, hvorefter den kolliderede med en træmastet Skonnert »Jupiter«. Denne fik en Del Skade paa Forgrejnerne ligesom »Kreg Wogensen« ogsaa fik en Del Skade. »Jupiter« er indslæbt til Kjøbenhavn.

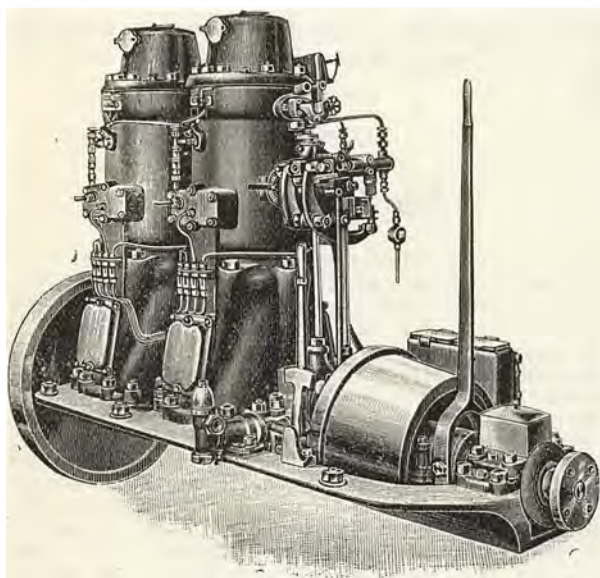
Elegant, Skonnert af Brantevik, er paa Rejsen fra Örn-sköldsvik til Kjøbenhavn med en Ladning Træ strandet ved Sprujsø Lødsstation. Mandskabet er reddet. Skibet bliver sandsynligvis Vrag.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 14. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Dampersat i Vandet.

Skibet, der ved Aflojningen fik Navnet »Hroptatyr«, bygges for Regning Dampskibsselskabet Gefion (Irr. Holm & Wonsild).

Den tyske Dampers »Ilermine«, der maaler 471 Brutto Reg.-Tons og 246 Netto Reg.-Tons, er i Følge »Shipp. Gaz.« bleven solgt til dansk Køber. Dampersen er bygget i Sunderland i 1879 med følgende Dimensioner: 164,2 × 26,2 × 12,3 Fod. Den ejedes tidligere af F. J. Reimers, Hamburg.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kristinestad 12./8. — Amalienborg ank. Petersborg 29./7. — Brattingsborg ank. Novorossisk 11./8. — Borglum afg. Mobile 7./8. — Dansborg ank. Newcastle 25./7. — Elsberg afg. Ulcåborg 14./8. —

Esrom ank. Novorossisk 13./8. — Flynderborg ank. Petersborg 17./8. — Frederiksborg pass. Portland 16./8. — Guldberg ank. Huclva 11./8. — Gurre ank. Petersborg 3./8. — Hammershus afg. Sundsvall 13./8. — Harrildsborg pass. Kjøbenhavn 17./8. — Hundborg ank. Windau 12./8. — Jelling ank. New York 9./8. — Jomsborg ank. Tyne 16./8. — Jungshoved afg. Otaru 24./7. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 14./8. — Kallundborg ank. Immingham 15./8. — Kalø ank. Sunderland 14./8. — Klampenborg afg. Kjøbenhavn 14./8. — Kronborg ank. Dakar 31./7. — Lejre, ank. London 8./8. — Marselisborg ank. Cardiff 16./8. — Næsborg ank. Pernau 10./8. — Randelsborg afg. Liverpool 15./8. — Silkeborg ank. Terneuzen 17./8. — Skanderborg ank. Huclva 11./8. — Skodsborg pass. Kjøbenhavn 16./8. — Spigerborg ank. Kjøbenhavn 16./8. — Stegelborg ank. Swansea 7./8. — Stjerneborg ank. Antwerpen 17./8. — Soborg afg. Port of Spain 14./8. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 14./8. — Ulfborg ank. Garston 6./8. — Uranienborg ank. Ghent 9./8. — Vordingborg pass. Skagen 16./8. — Ørkild pass. Sagres 14./8.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, ank. Casablanca 17./8. — Polly, Mathiasen, pass. Portland 16./8. for Alicante. — Thyra, Jessen, ank. Methil 19./8. — Stella, Larsen, pass. Holtenuu 16./8. for Rokkala. — Nordsoen, Gram, pass. Brunsbüttel 16./8. for Mogador. — Fylla, Brinek, afg. Råfsjö 16./8. til Sevilla. — Bodil, Jensen, pass. l'ouessant 19./8. for Sevilla. — Olga, Christensen, ank. Hudiksvall 16./8. — Nexos, Basse, afg. Randers 19./8. til Vejle. — Karla, Nielsen, afg. Sevilla 17./8. til West Hartlepool. — Nancy, Pedersen, ank. Södertelje 17./8. — Hebe, Gregersen, ank. Rotterdam 17./8. — Marie, Nielsen, ank. Iviza 19./8. — Dagmar, Skou, pass. Helsingør 18./8. for Alicante. — Laura, Thøgersen, pass. Helsingør 18./8. for Wiborg. — Johanne, Mikkelsen, ank. Reval 19./8. — Ellen, Hansen, ank. Svendborg 19./8. — Cito, Jepsen, ank. Malmö 19./8. — Norma, Degn, pass. Sagres 18./8. for Casablanca. — Fylla, Brinek, afg. Råfsjö 16./8. til Sevilla. — Nora, Lauritsen, afg. Esbjerg 19./8. til Norresundby. — Gerda, Iversen, ank. Raumo 16./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Petersborg 19./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Burntisland 15./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Mesane 14./8. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Cork 6./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 4./8. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Kronstadt 15./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Ayr 8./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, er ank. Hull. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Preston 16./8. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsce, ank. Petersborg 8./8. — Newa, Dahl, ank. Belfast 15./8.

Det ostasiatiske Kompagni. Bintang pass. Perim 11./8. udg. — Bandon ank. Kjøbenhavn 17./8. hjemg. — Pangan ank. Bangkok 15./8. udg. — Samui ank. Singapore 16./8. hjemg. — Selandia ank. London 17./8. hjemg. — Jutlandia afg. Penang 16./8. hjemg. — Siam pass. Anjer (Sundastrædet) 7./8. hjemg. — Annam ank. Yokohama 17./8. udg. — Cathay ank. Göteborg 17./8. udg. — Tranquebar afg. Kobe 18./8. udg. — Indien pass. Perim 14./8. udg. — Chumpon afg. Delagoa Bay 16./8. hjemg. — Kina, afg. Coronel 29./7. hjemg. — Arabien, ank. Shanghai 9./8. — St. Croix afg. Portland 9./8. udg.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Dieppe 14./8. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 17./8. — Elna, Rathje, afg. Tyne Dock 15./8. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 18./8. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 12./8. — Dagny, Therkildsen, afg. Howden Dock 17./8. — Simone, Møller, ank. Dieppe 17./8. — Jeanne, Olsen, ank. La Rochelle 18./8. — Vera, Riso, ank. Calais 18./8. — Daisy, Jørgensen, ank. Blyth 19./8. — Annine, Leth, afg. Norrköping 18./8. — Kamma, Löffler, ank. Malmö 16./8. — Betty, Lagesen, ank. Granton 27./7.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 17./8. — Sára, Jensen, afg. Petersborg 16./8. — Helene, Sørensen, afg. Svendborg 17./8. — Ragnhild, Schultz, afg. Hull 16./8. — Valborg, Hansen, afg. Mariager 16./8. — Sjølland, Svarrer, afg. Assens 19./8. — Estrid, Hansen, afg. Kronstadt 14./8. — Agnete, Dam, ank. Bremen 19./8. — Gunhild, Hansen, ank. Tuborg 20./8. — Hermia, Farup, afg. Boness 16./8. — Alice, Jørgensen, ank. Methil 15./8.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Brahestad 19./8. til Cardiff. — London, Bom, ank. Archangel 19./8. — Paris, Tholander, afg. Aalborg 15./8. til Petersborg. — Bryssel, Kaas, ank. Kaporiebugten 10./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 19./8. — Wien, Bock-Hansen, afg. Petersborg 17./8. til Tofte. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 10./8.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Hook of Holland 8./8. — Anna Mærsk pass. Dunnethead 18./8. — Chassie Mærsk afg. Lübeck 14./8. — Eleonora Mærsk ank. Wiborg

(Fortsættes efter »Efterretto. f. Søfar.«)

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af *Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogiften. Enhver Nummer erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvort det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

- 1518. Sverrig. Gävle. Somærke inddrages. Fyr opføres.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/830. Stockholm 1913.)
 S. for Bølgebryderen ved *Fredrikskans* opføres et nyt Fyr, og Stagen med to Koste paa 60° 41' 30" N. 17° 13' 45" E. ved Indløbet til *Gävle* vil blive inddraget.
- 1519. Sverrig. Bottniske Bugt. Skellefte Hamn. Somærker udlægges.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/826. Stockholm 1913.)
 Ved *Skellefte Hamn* skal der S. for Landgrunden udsættes en Stage med Kost paa 64° 40' 30" N. 21° 15' 45" E. og en Stage med Kors paa 64° 40' 18" N. 21° 15' 45" E. ved 6 m Grunden *Hevålan*.
- 1520. Finland. Finske Bugt. Tvärminne. Grunde.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1992. Berlin 1913.)
 I Løbet fra Søen til *Tvärminne* er fundet følgende Grunde:
 1) En 11 m Pulle paa 59° 43' 33" N. 23° 17' 51" E. 2) En 5,2 m Pulle paa 59° 43' 40" N. 23° 17' 16" E. 3) En 8,5 m Pulle paa 59° 44' 07" N. 23° 18' 35" E. Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der lægges 1' 12" til, svarer den til *russiske* Kort.
 Kurslinien, som i Kortet er vist SW. om Grundene *Alexander* og *Peter*, udgaaer (Kort Nr. 155).
- 1521. Finland. Finske Bugt. Ekenäs. Fyr nedlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1991. Berlin 1913.)
Ekenäs Ledetyr er permanent nedlagt. c. 59° 59' N. 23° 27' E.
- 1522. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Trångsund. Somærker udlagt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 32/884. Stockholm 1913.)
 Paa *Trångsund* Red er udlagt følgende Somærker:
 1) En Vager med E.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand paa 60° 37' 24" N. 28° 31' 12" E.
 2) En Vager med E.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand paa 60° 36' 48" N. 28° 29' 12" E.
 3) En Vager med E.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand paa 60° 36' 36" N. 28° 28' 42" E.
 4) En Vager med S.-lig Topbetegnelse i c. 7 m Vand paa 60° 36' 24" N. 28° 28' 18" E.
- 1561. Sardinien E.-Kyst. Terranova (Terranova Pausania). Skær fundet. Tønde udlagt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 198/568 og 569. Genova 1913.)
 1) Et netop overflydt Skær er fundet 159 m 205° (misv. SW. 7/8 S.) fra det røde Fyr paa SE.-Hjørnet af Dæmningen i det Indre af Havnen.
 2) En cylindrisk Tønde er udlagt 130 m 205° (misv. SW. 7/8 S.) fra forannævnte røde Fyr, der staaar paa 40° 55' 15" N. 9° 30' 25" E.
- 1562. Sardinien E.-Kyst. Arbatax. Fyr tændes.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 197/554. Genova 1913.)
 Paa Molehovedet ved *Arbatax* Havn skal tændes et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 25 s, Lys 20 s, Mørke 5 s. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde 8 Sm. Taarn. I et Vindue i samme Taarn tændes et rødt, fast Fyr, der er synligt i en Vinkel paa 15°; *Oen Oghiastra* ligger i Synsvinklen.
 Naar de ny Fyr tændes, slukkes det røde, faste Fyr, der staaar 36 m inden for Molehovedet. 39° 56' 23" N. 9° 42' 30" E.
- 1563. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Torre Annunziata. Fyr forandres.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 197/557. Genova 1913.)
 Om kort Tid forandres Fyret paa det W.-lige Molehoved ved Havnen til et hvidt og rødt Fyr med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3,5 s, Mørke 1,5 s. Lyset er rødt i Pejlinger fra 161° til 342° og hvidt fra 342° gennem 0° til 90°. Lysevne for hvidt Lys: 12 Sm. 40° 44' 49" N. 14° 26' 52" E.
- 1564. Italien W.-Kyst. Amalfi. Fyr tændes.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 197/559. Genova 1913.)
 Paa Yderenden af Bølgebryderen N. for *Amalfi* Havn tændes om kort Tid et grønt, fast Fyr. Synsvidde: 4 Sm. *Amalfi*: 40° 37½' N. 14° 36' E.
- 1565. Italien W.-Kyst. Salerno. Fyrskib forandres.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 197/558. Genova 1913.)
 Om kort Tid forandres Fyrskibet, der ligger SE. for *Manfredi* Mole, til at vise grønt Et-Lyn hver 5 s, Lyn 0,3 s, Mørke 4,7 s. Synsvidde: c. 4 Sm. *Salerno*: 40° 40' N. 14° 44' E.
- 1566. Sicilien S.-Kyst. Terranova di Sicilia. Fyr forandres.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 197/556. Genova 1913.)
 I Oktober 1913 forandres *Terranova di Sicilia* Fyr til at vise Lys med En-Formørkelser hver 15 s, Lys 10 s, Mørke 5 s. 37° 03' 46" N. 14° 15' 01" E.
- 1567. Østerrig-Ungarn. Kukuljar. Oplysning om Fyr.**
 („Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 32/1002. Pola 1913.)
Kukuljar Fyr er i SE.-lige Pejlinger skjult af det under Bygning værende ny Fyrtaarn. N. fra kommende Skibe faar først Fyret i Sigte, efter at have passeret *Mortara* Fyrt, *Oen Morter*, d. v. s. i Pejling 148°. 43° 45' 48" N. 15° 38' 11" E.
- 1568. Tyrkiet. Bosphorus. Rumili og Yum Burnu. Taagesignal forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1187. London 1913.)
 1) Ved *Rumili* gives nu Taagesignal med Sirene, Et-Stød hvert Minut, Stød 6 s, Pause 54 s. 41° 14' N. 29° 06½' E.
 3) Ved *Yum Burnu* gives Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver 3 m. 41° 13¼' N. 29° 10' E.
- 1569. Rusland. Sorte Hav. Kasatschja (Dvojnaja) Bugt. Somærke udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2017. Berlin 1913.)
 Ved Yderenden af Sandbanken N. for Pynten midt i Bugten er i 4,2 m Vand udlagt en rød Spirtønde uden Topbetegnelse, 400 m N. for Forbaaken og 17 m W. for Ledelinien. Forbaaken: 44° 34½' N. 33° 24½' E.
- 1570. Rusland. Azovske Hav. Mariupol. Kalnius Munding. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2018. Berlin 1913.)
 Paa Yderenden af Dæmningen i *Kalnius* Munding er tændt et hvidt, fast Fyr. 47° 05' N. 37° 35' E.

5) En Vager med N-lig Topbetegnelse i c. 7 m Vand paa 60° 36' 18" N. 28° 28' 00" E.
6) En Vager med N-lig Topbetegnelse i c. 7 m Vand paa 60° 36' 12" N. 28° 27' 48" E.
Positionerne svarer til russiske Kort; naar der trækkes 1' 12" fra Lgd., svarer de til danske Kort.
(Kort Nr. 155.)

1523. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. Londons Grund Fyrskib S. Lystønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1933. Berlin 1913.)
Ved Uddybningsfartøjerne Plads ved *Ljorskaja*, S. for *Londons Grund Fyrskib*, skal udlægges en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. *Londons Grund Fyrskib*: 60° 00' N. 29° 31½' E.
(Kort Nr. 155.)

1524. Rusland. Finske Bugt. Namsi Banke W. Oplysning om Grunde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1994. Berlin 1913.)
1) 9,4 m Grunden W. for *Namsi Banke*, ved hvilken der blev udlagt en Spiritønde med Kors og Ballon, har kun 8,2 m Vand. 59° 45¼' N. 27° 32' E.
2) 8,4 m Grunden, som i Korset er aflagt W. for *Namsi Banke*, er ikke fundet. 59° 45½' N. 27° 30' E. Paa Stedet er fundet Dybder paa 40 à 46 m. Det antages, at denne 8,4 m Grund er identisk med den under 1 nævnte 8,2 m Grund. Grunden bør dog ikke udlægges af Kortene, før nærmere Oplysninger foreligger.
(Kort Nr. 155.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1315, pkt. 3. København 1913.)

1525. Rusland. Finske Bugt. Reväl. Katherinendal. Frytaarne forandret Farve.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 369/2293. Paris 1913.)
Katherinendal Fortfyrs Taarn er orangefarvet, og Taarnet til Bagfyret er sort paa den øverste Trediedel og hvidt forneden. 59° 26' N. 24° 49' E.

1526. Tyskland. Greifswalder Bodden. Lauterbach. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2060. Berlin 1913.)
Paa det S-lige Molehoved ved *Lauterbach* Havn er tændt et hvidt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 165° gennem 0° til 95°. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 4½ Sm. Fyret brænder, saa længe det er mørkt, naar Havnen ikke er spærret af Is. Man skal holde Fyret om Bagbord for Indgaende. 54° 20' 30" N. 13° 30' 30" E.
(Kort Nr. 160.)

1527. Tyskland. Staberhuk S. Opmaalingsstønde midlertidig udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2130. Berlin 1913.)
S. for *Staberhuk* er der til Opmaalingsbrug udlagt en Tønde paa c. 54° 21' 27" N. 11° 19½' E.

1528. Tyskland. Trave. Fyr tændes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2131. Berlin 1913.)
Farvandsbelysningen mellem *Travemünde* og *Lübeck* træder i Virksomhed den 21de d. M. 53° 54' N. 10° 50' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1477. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1529. Danmark. Sundet. Middegrund-Port NE. Miner inddraget.

Minerne, som var udlagt NE. for *Middegrund-Port*, er borttaget, og de 2 grønne Vragtønder, der almærkede dem, er inddraget. Fortet: 55° 43¼' N. 12° 40¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1588. København 1912.)

1555. Brasilien. Barra Nova. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1147. London 1913.)
Ved *Barra Nova* er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 49 m. Synsvide: 6 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret skal ombyttes med et permanent Fyr. 22° 53' 30" S. 42° 00' 15" W. (eng. Kort Nr. 3107.)

1556. Rio de la Plata. Flores. Lystønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2030. Berlin 1913.)
For at beskytte Telegrafkablet fra Øen *Flores* til *Montevideo* er der ved Ankerpladsen N. for Øen i 7,3 m Vand udlagt en Lystønde, som viser grønt Lys. Man skal ankre W. for Lystønden. *Flores*: 34° 57' S. 55° 55" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1557. Spanien. Denia. Ledefyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2010. Berlin 1913.)
De røde Ledefyr ved *Denia* Havn staar som følger: Fortfyret vises fra et Fundament i Vandet 70 m fra Kysten. Flammens Højde: 10 m. Bagfyret staar paa Land 80 m fra Kysten. Flammens Højde: 14 m. Fyrene, som er overet i Pejling 228°, leder mellem Grundene *El Caballo* og *La Andromeda*. Ledefyrlinien skærer N.-Spidsen af Grunden *El Blançar*, der bestaar af enkelte store Sten, og kan ikke benyttes her. 38° 50½' N. 0° 06¼' E.

1558. Spanien. Valencia. Forandring af Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2011. Berlin 1913 og „Avis à los Navegantes“ Nr. 128/846. Madrid 1913.)
Paa Grund af Molebygningen i *Valencia* Havn sker følgende Forandringer:
1) Der opføres en E.-Bølgebrøder, og den sorte Lystønde, der viser rødt Lys, ved E.-Enden af S.-Molen er flyttet til N.-Enden af E.-Bølgebrøderen, c. 720 m 123° (misy. SE. 1/8 S.) fra E.-Enden af *Providencia* Bølgebrøder og c. 540 m 245° (misy. W. t. S. 1/8 S.) fra den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Enden af N.-Bølgebrøderen. Man skal passere mellem disse 2 Lystønder.
3) Ved E.-Enden af S.-Molen udlægges en sort Tønde.
4) Ved S.-Enden af E.-Bølgebrøderen, der gaar i SSW.—NNE., udlægges en sort Tønde.
5) Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Begjningen af *Llovera* Bølgebrøder flyttes 50 m E. efter og 120 m fra N.-Bølgebrøderen.
6) Fra en Pæl tæt ved det Sted, hvor *Llovera* og *Lerante* Molerne støder sammen, skal vises et grønt Fyr. Man skal gaa mindst 50 m uden om dette. 39° 27' N. 0° 18' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/526 og 12/565. København 1911.)

1559. Spanien. Baleariske Øer. Minorca. Cabo Nati. Fyr tændes.

(„Avis à los Navegantes“ Nr. 128/847. Madrid 1913.)
I September 1913 tændes *Cabo Nati* hvide Gruppelinkfyrt. Flammens Højde: 43 m. Lysevne: 26 Sm. 40° 03' 10" N. 3° 49' 25" E.

1560. Frankrig. Juan Bugt. Islette Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 358/2234. Paris 1913.)
Islette Fyr er forandret saaledes, at Lyset er:
1. hvidt, fast i Pejlinger fra 270° til 45°;
2. rødt, fast i — 45° - 56°;
3. grønt, fast i — 56° - 70°;
4. rødt, fast i — 70° - 90°;
5. hvidt, fast i — 90° - 180°.
I øvrigt uforandret. 43° 32' 37" N. 7° 07' 18" E.

5) Paa *Brewerton Channel* Klokketønde 19's tidligere Plads er udlagt *Brewerton Channel* Lystønde 1 B, der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
6) *Brewerton Channel* Spidstønde 30 er ombyttet med en Lystønde, *Brewerton Channel 12 B*, der viser rodt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
Under Isforhold udlegges Stumpstønder og Spidstønder i Stedet for ulige og lige nummerede Lystønder. 39° 11' N. 76° 26' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1551. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Havn. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2361. Washington 1913.)

- 1) *Entrance* lodret stribede Klokketønde er flyttet c. 1480 m i Retning 187 $\frac{3}{4}$ ° (misv. S. $\frac{1}{2}$ W.) og ligger i c. 11 m Vand i Forlængelsen af det ny gravede Løb.
 - 2) *Channel* Stumpstønde 1 er udlagt i c. 8 m Vand paa W.-Siden af det ydre gravede Løb ved dettes SW.-Ende, 194° (misv. S. t. W.) fra *Gasparilla Island* venstre Kant og 231° (misv. SW. $\frac{3}{8}$ W.) fra *Gasparilla Island* Fyr.
 - 3) *Channel* Spidstønde 2 er udlagt i c. 8 m Vand paa E.-Siden af det ydre gravede Løb ved dettes NE.-Ende, henholdsvis 192 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. $\frac{7}{8}$ W.) og 232° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ W.) fra samme Punkter.
 - 4) *Channel* Stumpstønde 3 er udlagt i c. 8 m Vand paa W.-Siden af det indre gravede Løb ved dettes SW.-Ende, henholdsvis 191 $\frac{1}{4}$ ° (misv. S. $\frac{7}{8}$ W.) og 236 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SW. $\frac{7}{8}$ W.) fra samme Punkter.
 - 5) *Channel* Spidstønde 4 er udlagt i c. 11 m Vand paa SE.-Siden af det indre gravede Løb ved dettes NE.-Ende, henholdsvis 188 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. $\frac{5}{8}$ W.) og 240 $\frac{1}{4}$ ° (misv. SW. t. W. $\frac{1}{8}$ W.) fra samme Punkter.
 - 6) *Channel* Spidstønde 6 er udlagt i c. 11 m Vand ved 7.3 m Kurven paa SE.-Siden af Løbet, henholdsvis 185 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. $\frac{1}{4}$ W.) og 239 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SW. t. W. $\frac{1}{8}$ W.) fra samme Punkter.
- Følgende Tønder er inddraget: *Bar* lodret stribede Stumpstønde, *North Shoal* Stumpstønde 1, *Nineteen-foot Lump* Spidstønde 2 og *Channel Shoal* Spidstønde 2 A.
Gasparilla Island Fyr: 26° 43' N. 82° 15 $\frac{1}{2}$ ' W.

1552. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Brazos Floden. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 30/2366. Washington 1913.)

Brazos River lodret stribede Fløjtetønde er udlagt i c. 9 m Vand c. 1.82 Sm fra Yderenden af N.-Mølen, 131 $\frac{3}{4}$ ° (misv. SE. t. E.) fra *Brazos River* Fyr og 166° (misv. SSE.) fra Redningsstationen. *Brazos River* lodret stribede Spidstønde er inddraget. *Brazos River* Fyr: 28° 56' 47" N. 95° 18' 30" W.

1553. Bahama Øerne. *Golding Cay*. Oplysning om Fyr.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1195. London 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa E.-Siden af Øen *Andros* staar paa *Sharp Rock* Pynt, 1 Sm 149° (misv. SE. t. S. $\frac{1}{4}$ S.) fra dets Plads i de eng. Kort Nr. 1496, 2077 og 2579. 24° 13' N. 77° 36' W.

1554. St. Lucia. *Port Castries*. *Tapion Rock*. Fyr ombyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1172. London 1913.)

Det røde, faste Fyr paa *Tapion Rock* er ombyttet med et hvidt Fyr med Enformørkelser hver 15 s., Lys 11 s., Mørke 4 s., der er synligt fra Søen i Pejlinger fra 46° til 192° og fra Havnen i Pejlinger fra 192° til 287°. Fyret staar paa Toppen af Skæret. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: Mindst 5 Sm, den nøjagtige Afstand kendes ikke. 14° 01 $\frac{1}{4}$ ' N. 61° 00 $\frac{3}{4}$ ' W.

IV. N-lige Ishav og Nordsoen.

1530. Grønland SW.-Kyst. Julianehaab Distrikt. Oplysning om Baaker.

1) Baaken med en Trekant med den ene Spids nedad, som stod paa *Avatleek* i Mundingen af *Bredefjorden*, er ødelagt og vil ikke blive genopført. 60° 40' , N. 47° 02' W.
2) En Baake med en Trekant med den ene Spids nedad er opført paa *Imugssugtut* ved Indsejlingen til *Bredefjorden* og *Karmatsløbet*. *Imugssugtut*: 60° 43' N. 46° 57 $\frac{1}{2}$ ' W.
3) En Baake med ellipsoformet Topbetegnelse er opført paa den W.-lige høje Pynt af *Sardlok Umanak*. *Umanak*: 60° 35' N. 46° 07' W.
(Kort Nr. 148.)

1531. Danmark. Thyborøn. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.

Thyborøn Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt, og Fløjtetønden er inddraget. (Se Danske Lods, Side 109 og Fyr-Fort. Nr. 54.) 56° 42' (30") N. 8° 10' (00") E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/845. København 1913.)

1532. Danmark. Graadyb. Tønde flyttes.

Den 8de September 1913 eller, hvis Vejrforholdene ikke tillader det, da snarest muligt derefter, flyttes den røde Spidstønde III i *Graadyb* 60 m i Retning 338° (misv. N. t. W.), saaledes at den kommer til at ligge i 5 m Vand paa Spidsen af den i Foraaret dannede Hage. Tøndens ny Plads: 55° 26' (50") N. 8° 17' (22") E.
(Kort Nr. 230 og 245. Danske Lods, Side 95. Søm.-Fort. Side 10.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/854. København 1913.)

1533. Tyskland. Sild. Røde Klif. Fyr forandret. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/1999. Berlin 1913.)

1) Det hvide og røde, faste Tværmærkefyr, der er opført c. 2 200 m 355° (misv. N. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Røde Klif* Hovedfyr, er tændt. Lyset er:
1. hvidt i Pejlinger fra 110° til 159°;
2. rødt i — — 159° — 172°;
3. hvidt i — — 172° — 200°.

Desuden viser Fyret uforstærket, hvidt Lys i Pejlinger fra 171 $\frac{1}{2}$ ° til 110° og fra 228° til 332 $\frac{1}{2}$ °. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 15 Sm for hvidt og 12 Sm for rødt Lys. 54° 58' 02" N. 8° 20' 29" E.

2) Det hvide, faste Hjælpefyr, 1.4 m over *Røde Klif* Hovedfyr, er tændt. Det er synligt i Pejlinger fra c. 170° til c. 180°. Synsvidde: 17 Sm.

3) *Røde Klif* Hovedfyr. Lyset er nu hvidt hele Horisonten rundt. 54° 56' 53" N. 8° 20' 39" E.

(Kort Nr. 180 og 245. Danske Lods, Side 100.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/810. København 1913.)

1534. Tyskland. Eider Fyrskib S. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2075. Berlin 1913.)

Den sunkne Galease, *Anna*, ligger c. 2 Sm 195° (misv. SSW. $\frac{3}{8}$ W.) fra *Eider* Fyrskib. En grøn Vragtønde med W.-lig Topbetegnelse er udlagt c. 50 m W. for Vraget. 54° 14' ,2 N. 8° 17' ,4 E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1496. København 1913.)

1535. Frankrig. Dunkerque. Hills Bank. Lystønder forandres.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 373/2318. Paris 1913.)

I Slutningen af August 1913 foretages følgende Forandringer:

1) Den røde Lystønde *Hills Bank* Nr. 4, som viser hvidt, fast Lys, forandres til at vise grønt, fast Lys. Lyssevne: 5 Sm. 51° 05' 37" N. 2° 28' 22" E.

2) Den røde Lystønde *Hills Bank* Nr. 8, som viser rødt, fast Lys, skal males rød og hvid stribet og flyttes c. 550 m W. efter. 51° 04' 22" N. 2° 22' 31" E.

- 1536. England. Margate. Dybde aftaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1155. London 1913.)
 Paa *Margate* Red, c. 1,52 Sm 328° (misv. N. t. W. $\frac{1}{3}$ W.) fra *Trinity* Kirke-*Margate*, er der fundet en Dybde paa 9,1 m. c. 0,2 Sm uden om dette Sted er Dybdeme betydelig mindre end vist i Kortene. 9,1 m Kurven ligger her sandsynligvis N.-ligene end antaget. Stedet vil snarest blive undersøgt. 9,1 m Pullen: 51° 24' 28" N. 1° 22' 12" E.
- 1537. England. Yarmouth og Humber. Oplysning om Opmaaling.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1183. London 1913.)
 1) Opmaalingen ud for det nordlige Indløb til *Yarmouth* er endt.
 2) Opmaalingen ud for *Humber* fortsættes i August d. A.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/949 og 950. København 1913.)
- 1538. England. Humber. Spurn Fyrskib N. Vrag borttaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1162. London 1913.)
 Vraget, der laa 3,58 Sm 74° (misv. E.) fra *Kalmsea* Baake, er borttaget. 53° 39' 10" N. 0° 13' 50" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/1444. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1539. Frankrig. Seine. Passe Sud. Trouville. Tønde flyttet.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 380/2360. Paris 1913.)
 Den røde Kugletønde med *Kegle, Trouville N. O.*, er flyttet c. 150 m SW. efter til 49° 24' 46" N. 0° 04' 43" E.
- 1540. England. Seven Stones Fyrskib. Undervandsklokke anbringes.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 48. Trinity House, London 1913.)
 Omtrunt den 17de November 1913 anbringes en Undervandsklokke, der vil give Tre-Slag hver 15 s. som Taagesignal, foruden det allerede eksisterende Sirenesignal. 50° 03' N. 6° 04' W.
- 1541. England. Carnarvon Bay Fyrskib. Undervandsklokke anbringes.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 48. Trinity House, London 1913.)
 Omtrunt den 17de November 1913 anbringes en Undervandsklokke, der vil give To-Slag hver 10 s. som Taagesignal, foruden det allerede eksisterende Sirenesignal. 53° 05' N. 4° 49' W.
- 1542. Skotland. Oronsay SW. Skærr.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1180. London 1913.)
 Et Skærr med mindre end 2 m Vand er fundet 3,1 Sm 238° (misv. W. t. S.) fra *Eilean nan ron* lille SW.-lige Ø. 55° 58' 08" N. 6° 21' 32" W. (*eng.* Kort Nr. 3116.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1545. Portugal. Oporto (Porto) N. Roca Orestes. Grund eksisterer ikke.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2020. Berlin 1913.)
 Grunden *Banco Orestes (Roca Orestes)* eksisterer ikke mere. c. 41° 18 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 49 $\frac{1}{4}$ ' W.
- 1546. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Main Channel. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 30/2347. Washington 1913.)
Boston Main Channel Lystønde Nr. 1 er flyttet og ligger nu i 11 m Vand ved det første Drej i *35-foot Channel*, 194° (misv. SW. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Wentrop* Baake og 252° (misv. W. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Deer Island* Fyr, som ligger paa 42° 20' 24" N. 70° 57' 18" W.
- 1547. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Fyr nedlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 30/2348 og 2349. Washington 1913.)
 Følgende Fyr er permanent nedlagt: 1) *South Boston* Ledefyr. Fortfyret: 42° 19' 58" N. 71° 01' 18" W. 2) *Spectacle Island* Ledefyr. Fortfyret: 42° 19' 41" N. 70° 59' 07" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1341. København 1912.)
- 1548. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. New Bedford. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 30/2352. Washington 1913.)
 Ved 7,3 m Kanalen til *New Bedford* Havn er i 7,3 m Vand udlagt *New Bedford Channel* Spiritønder 1—8. Nr. 1 195 $\frac{3}{4}$ ° (misv. SW. t. S. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Egg Island* Baake og 108 $\frac{3}{4}$ ° (misv. SE. t. E. $\frac{1}{8}$ E.) fra *Butler Flats* Fyr. Nr. 2 henholdsvis 282 $\frac{1}{4}$ ° (misv. NW. t. W. $\frac{3}{4}$ W.) og 348 $\frac{3}{4}$ ° (misv. N. $\frac{1}{8}$ E.) fra samme Punkter. Nr. 3 henholdsvis 310 $\frac{1}{4}$ ° (misv. NW. $\frac{3}{4}$ N.) og 337 $\frac{1}{4}$ ° (misv. N. $\frac{1}{8}$ E.) fra samme Punkter. Nr. 4 henholdsvis 316 $\frac{1}{2}$ ° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) og 340 $\frac{1}{2}$ ° (misv. N. $\frac{5}{8}$ W.) fra samme Punkter. Nr. 5 242° (misv. W. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra *Range* Baake og 319° (misv. NW. t. N. $\frac{1}{2}$ N.) fra *Egg Island* Baake. Nr. 6 henholdsvis 246 $\frac{1}{2}$ ° (misv. W. t. S.) og 322° (misv. NW. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra samme Punkter. Nr. 8 190° (misv. SSW.) fra *Black* Kirkespir og 97° (misv. E. t. S. $\frac{3}{4}$ S.) fra *Palmer Island* Fyr. Nr. 7 henholdsvis 196 $\frac{3}{4}$ ° (misv. SW. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) og 88 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. S.) fra samme Punkter.
 Følgende Tønder er inddraget: a) *Butler Flats* Tønde 9. b) *Eileen-Foot Barn* Tønde 11. c) *Palmer Island Shoal South Part* Tønde 13. d) *Fort Flat South Part* Tønde 12. e) *Fort Flat North Part* Tønde 14. f) *Palmer Island Shoal North Part* Tønde 15. *Dica Ledge* Tønde 16 har nu Nr. 2.
Butler Flats Fyr: 41° 36' 14" N. 70° 53' 42" W.
- 1549. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. New Rochelle. Aunt Phebe Rock. Klokketønde ikke inddraget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 30/2355. Washington 1913.)
Aunt Phebe Rock Klokketønde vil ikke blive inddraget, for Taagesignal kan gives fra *Aunt Phebe Rock* Fyr. 40° 53' N. 73° 46 $\frac{1}{2}$ ' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1452. København 1913.)
- 1550. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 30/2359. Washington 1913.)
 1) *Cutoff Entrance* Stumpstønde 3 er ombyttet med en Lystønde, *Craighill Channel* 9 C., der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
 2) *Cutoff Entrance* Stumpstønde 7 er ombyttet med en Lystønde, *Cutoff Entrance* 3 K., der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
 3) *Cutoff Channel* Stumpstønde 15 er ombyttet med en Lystønde, *Cutoff Channel* 9 K., der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.
 4) *Brewerton Channel* Spiritønde 16 er ombyttet med *Brewerton Channel* Klokketønde 19, der nu har faaet Nr. 2 B.

- 1571. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 32/2019. Berlin 1913.)
 Vraget af Dampkutteren *Sfax*, der ligger E. for Tønden ved *Gretscheskaja* Banke, ligger paa 47° 03' 55" N. 38° 49' 05" E.
 Mast og Skorsten er over Vandet. Et Fartøj, som viser et hvidt Lys over to røde Lys, er udlagt c. 40 m SE. for Vraget. En sort-hvid Spiritønde med Ballon er udlagt tæt SE. for Vraget.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1202, pkt. 3. København 1913.)
- 1572. Rusland. Sorte Hav. Novorossisk Bugt. Vrag afmærket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1158. London 1913.)
 Vraget af Damperen *Luzdzha*, som ligger 0.25 Sm 300° (mislv. NW. t. W. $\frac{3}{8}$ W.) fra *Penai Point* Fyr, er paa NW.-Siden afmærket med en sort Spiritønde med opadvendt Kegle. 44° 41' N. 37° 52 $\frac{3}{4}$ ' E.
- 1573. Tripolis (Libyen). Derna. Oplysning om Fyr.**
 („Avisi al Naviganti“ Nr. 199/572. Genova 1913.)
 Det røde, faste Fyr paa Broen, c. 250 m SW. for Inderenden af Molen ved *Derna*, tændes kun, naar Ind- og Udsjibning nødvendigget det. c. 32° 45 $\frac{1}{4}$ ' N. 22° 40' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/880. København 1913.)
- 1574. Tripolis (Libyen). Marsa Susa. Grund.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1198. London 1913.)
 En Grund med 3.2 m Vand er fundet 0.15 Sm 318° (mislv. NW. $\frac{5}{8}$ N.) fra W.-Enden af *Sharkeea* Skær. 32° 54 $\frac{3}{4}$ ' N. 21° 56 $\frac{1}{4}$ ' E.
- 1575. Tunis. Galite. Palle.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 363/2264. Paris 1913.)
 En Palle med 7 m Vand er fundet 0.18 Sm N. for Spidsen af Bjergtoppen SE. for *Galiton*. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Galite*: 37° 32' N. 8° 55' E.
- IX. Bekendtgørelser m. m.**
Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.
- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.
- England:*
- China, east coast. — Plans in the southern approach to the Yang tse Kiang.
 Central America and West Indies. — West India islands and Caribbean sea, sheet II.
 France and Spain. — Bay of Biscay.
 West Indies, Jamaica. — Morant point to Port Royal.
 South America, Chile. — Conchali bay and Port Vilos.
 Central America, West Indies. — West India islands and Caribbean sea, sheet II.
 Central America, West Indies. — West India islands and Caribbean sea, sheet III.
- Frankrig:*
- De Quiberon au Croisic.
 Rade de Cherbourg.
 Passes et rades de Lorient et de Port Louis.
 Port de la Nouvelle.
 De Quiberon au Croisic (publication provisoire).
 Annuaire des Mareés des Côtes de France pour 1914.
- Holland:*
- Noordkust Sumatra. O^s Pidië tot Diamant-punt. 1: 200 000.
 Westkust Sumatra. Noordkust Simeuloe. Loegoe Sibigo. 1: 25 000.
- Tyskland:*
- Handbuch des Englischen Kanals, I. Teil: Die Südküste Englands, 1913.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Aug. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116 $\frac{3}{4}$	116 $\frac{3}{4}$	117
Danmark	116 $\frac{1}{4}$	116 $\frac{1}{4}$	116 $\frac{3}{4}$
Norden	125 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{3}{4}$
Gorm	—	—	—
Carl	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{1}{2}$	126 $\frac{3}{4}$
Dannebrog	141 $\frac{3}{4}$	141 $\frac{3}{4}$	142
Skjold	112 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{3}{4}$
Urania	41	41	41 $\frac{1}{2}$
Neptun	133 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{3}{4}$	134
Dampsk. af 1896	133 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{1}{2}$	133 $\frac{3}{4}$
Hejmdal	140	140	140 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske	130 $\frac{1}{2}$	130 $\frac{1}{2}$	130 $\frac{3}{4}$
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	133	133 $\frac{3}{4}$	134
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{3}{4}$	91
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
5 $\frac{1}{8}$ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	81 $\frac{1}{2}$	83
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.	—	81 $\frac{1}{2}$	82
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	81 $\frac{3}{4}$	81 $\frac{1}{2}$	82
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditk.	—	89	91
4% — — — 2. Serie.	91 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{2}$
4% — — — 1.	—	93 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditk.	—	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$
4% — — — 7.	—	90	90
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	—	92 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
— — — 9.	—	90	90 $\frac{1}{2}$

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	104 $\frac{1}{4}$	— $\frac{1}{2}$	149	150
Privatbank	136	—	104 $\frac{1}{4}$	104 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank	—	—	135 $\frac{3}{4}$	136 $\frac{1}{4}$
Handelsbank	—	—	142	142 $\frac{1}{4}$
Grundtejerbank	12	—	11 $\frac{1}{2}$	12
Burm. & Wain	85 $\frac{1}{2}$	— $\frac{3}{4}$	85 $\frac{1}{3}$	85 $\frac{3}{4}$
Helsingers Jærnak	—	—	124	125
Sukkerfabr.	222 $\frac{1}{4}$	—223	222 $\frac{1}{4}$	222 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	214	— $\frac{1}{4}$	214	214 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser d. 20. Aug. 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.24	18.19
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	75.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Aug. 1913.

Russiske Noter	215.20
4% Russiske Consols.	88.40
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit.	—
5% Mexikanske 1899	92.50
5% Rumanske Stats	99.60
4% — — 1890	94.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 328,000, „Danmark“ 60,000, „Norden“ 140,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 308,000, „Skjold“ 100,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 80,000, „Hejmdal“ 80,000, „Gorm“ 64,000, „Neptun“ 84,000, „Dansk-russisk“ 1052,000, „Østasiatisk“ 144,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1126. Japan—Inland Sea. Okikamuro shima—Wreck south-westward of. Position. Lat. 33° 50' 26" N., long. 132° 19' 42" E., on chart No. 3134. Description. The wreck of a sailing vessel with a mast projecting above water. (Notice No. 1126 of 1913, dated 5th August.)
 (Charts affected. No. 3134 Onnise to Gogo shima. No. 2875, Naitai (Seto uchi). Publication. Japan, Korea, and adjacent sea, 1904, page 490.)

No. 1127. Japan—Gulf of Osaka. Kobe—Existence of wreck. Position. At a distance of 1 $\frac{1}{2}$ miles, 197° (S. 22° W. Mag.), from Wada Misaki light-house. Lat. 34° 37 $\frac{1}{2}$ ' N., long. 135° 10 $\frac{1}{2}$ ' E. Description. The sunken wreck of the lighter Yawata Maru. Remarks. (Position approximate) has been placed against the above wreck. Variation. 5° W. (Notice No. 1127 of 1913, dated 5th August.)

Charts affected. No. 16. Kobe and Osaka. No. 1366, Izumi nada and Harima nada. No. 2875, Naitai (Seto uchi). Publication. Japan, Korea, and adjacent sea, 1904, pages 422, 423.

No. 1130. China Sea—Formosa. Tamsui harbour approach—Buoy removed. Position. At a distance of 19 $\frac{3}{4}$ cables, 260° (S. 81° W. Mag.), from the centre of Tamsui old fort. Lat. 25° 10 $\frac{3}{4}$ ' N., long. 121° 23 $\frac{1}{4}$ ' E. Description. A red conical buoy surmounted by a triangle. Variation. 1° W. (Notice No. 1130 of 1913, dated 5th August.)

Charts affected. No. 2376, Tamsui harbour, plan. No. 3658, Anran road to So o wan. No. 1761, Orksen islands to Tung yung. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 224.

No. 1159. Africa—Italian Somaliland. Brawa—Light removed. Position. On the Residency. Lat. 1° 6 $\frac{1}{2}$ ' N., long. 44° 02 $\frac{1}{2}$ ' E. Description. A fixed white light. (Notice No. 1159 of 1913, dated 8th August.)

Chart affected. No. 671, Brawa anchorage, plan. Publications. List of Lights, Part VI., 1913. No. 79a. Africa Pilot, Part III., 1905, page 515.

No. 1170. Japan—Inland Sea. Mekari seto—Tidal-observation light-buoy removed. Former Notice. No. 688 of 1910. Position. Lat. 34° 21 $\frac{1}{2}$ ' N., long. 139° 10' E. Description. An iron cylindrical light-buoy painted white and red, exhibiting a flashing white and red light every four seconds. Remarks. The above tidal light-buoy has been removed. (Notice No. 1170 of 1913, dated 9th August.)

Chart affected. No. 2875, Naitai (Seto uchi). Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 464.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,
 Frederiksberggade 13, 1. Sal, København B.
 Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paateger sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistå disse i Formueanliggender.
 Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

13./8. — Hulda Mærsk ank. Kjøbenhavn 18./8. — Laura Mærsk ank. Immingham 11./8. — Lexa Mærsk ank. Petersborg 18./8. — Peter Mærsk pass. Hirtshals 19./8. — Sally Mærsk pass. Skagen 19./8.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Neufahrwasser 18./8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Rouen 15./8. — Svend, Schmidt, afg. Neufahrwasser 17./8. — Urania, Clausen, afg. West Hartlepool 19./8.

Nordsoen. Nordland, Larsen, ank. Aarhus 15./8. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Frederikshavn 18./8. — England, Andersen, ank. Nantes 18./8. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 17./8.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 18./8. — Europa, Hansen, afg. Seaham 18./8. — Frankrig, Friis, afg. Havanna 30./7.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Kuivusaari 10./8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Esbjerg 17./8. — Nordpol, Nielsen, pass Kjøbenhavn 19./8.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Manzanillo 10./8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Portishead 11./8. — Alf, Hansen, ank. Dunkerque 14./8.

Havet. Fyen ligger i Riga.

Orion. Erik, pass. Kjøbenhavn 19./8. p. R. t. Liverpool. — Flindt afg. Brahestad 19./8.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./8. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 14./8. til Rotterdam. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 15./8.

Sejlskibe.

Svendborg. Nanna, Madsen, ank. Petersborg 10./8. — Delos, Andreasen, ank. Fowey 13./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Fowey 14./8. — Ludvig, Brandt, ank. Poole 14./8. — Meta, Møller, ank. Haparanda 14./8. — Urda, Skov, ank. Strömstad 14./8. — Vesta, Poulsen, ank. Höganäs 15./8. — Jason, Hansen, ank. Stettin 16./8. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Rostock 16./8. — Olga, Rasmussen, ank. Porsgrund 13./8. — Rita,

Jensen, ank. Aarhus 16./8. — Noah, Jørgensen, ank. Courselles 15./8. — Skjold, Larsen, ank. Hamburg 15./8. — Clytia, Jensen, ank. Snekkersten 16./8. — Neptunus, Nielsen, ank. Holmestrand 16./8. — Zenitha, Jensen, pass. Kjøbenhavns Red 17./8. — Rotha, Jensen, ank. Frederikssund 16./8. — Constance, Hansen, ank. le Havre 18./8. — Yrsa, Sørensen, ank. Dartmouth 18./8. — Christian, Jørgensen, ank. Grimsby 18./8. — Peter, Hansen, ank. Kiel 18./8. — Primula, Jørgensen, ank. Stettin 18./8. — Hans Ditlev, Daaugard, ank. Riga 18./8. — Libra, Hansen, ank. Wemyss 16./8. — Willemoes, Eriksen, ank. Hernösand 16./8. — Norden, Andreasen, ank. Helsingors Red 17./8. — Union, Olsen, ank. Kingslynn 17./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Abbeville 18./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Kristiania 18./8. — Frits Emil, Nielsen, ank. Hammer 19./8.

Renne. Marie, Sejer, afg. Colon 12./8. til Falmouth. — Veset, Kofod, ank. Middlesbro 12./8. — Louise ank. Swinemünde 13./8. — Lilli, Holm, ank. Kalmar 14./8. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebaksminde 14./8. — Prøven, Olsen, ank. Oscarshavn 14./8. — Kastor, Møller, ank. Valdemarsvik 15./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Rügenwalde 15./8. — Argus, Holm, ank. Bergkvara 15./8. — Freja, ank. Berkvara 16./8. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Vejle 16./8. — Nestved ank. Masnedusund 16./8.

Æro. Hejmdal, Staugaard, er afg. Lorient til Fowey. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadix 11./8. — Debora, Rasmussen, ank. Nordmaling 12./8. — Karen, Albertsen, ank. Swinemünde 11./8. — Venus, Weber, ank. Pillau 12./8. — Marie, Raahauge, ank. Saksjøbing 12./8. — Adele, Weber, ank. Rostock 12./8. — Kristine, Rasmussen, ank. Stege 12./8. — Mette, Albertsen, ank. Klagsvik 13./8. — Svalen, Rosenbeck, ank. Thorshavn 13./8. — Atlantic, Rasmussen, ank. Campbellton 12./8. — Hosanna, Raahauge, ank. Douglas 13./8. — Kathinka, Bastrup, ank. Brightlingsea 13./8. — Pampa, Svendsen, ank. Hundested 13./8. — Minde, Rasmussen, ank. Malmö 13./8. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Kragerø 13./8. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Rabat 13./8. — Activ, Schmidt, ank. Rabat 12./8. — Argus, Jensen, afg. Göteborg 12./8. for Heighbridge. — Jørgen Olsen, pass. Dungeness 9./8. vestg. — Vega, Petersen, ank. Kristianssand 13./8. — Argo, Carlsen, ank. Rhyll 13./8. — Christian Nielsen, ank. Ekerförde 13./8. — Hans, Knudsen, pass. Fernando Noronha 8./8. — Caroline, pass. Dungeness 1./8. ostg. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Odense 14./8. — Norma,

Jørgensen, afg. Herringcove 14./8. for Rhyl. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 14./8. — Venus, Jensen, ank. Dysart 14./8. — Kiana, Christensen, ank. Kristiania 15./8. — Signe, Hansen, ank. Stralsund 15./8. — Mary, Andersen, ank. Reykjavik 15./8. — Bertha, Madsen, ank. Wismar 15./8. — Svip, Jensen, ank. Svendborg 15./8. — Mariane, Petersen, ank. Ystad 15./8. — Acacia, Jensen, ank. Aabenraa 15./8. — Svane, Christensen, ank. Kjørteminde 16./8. — Immanuel, Petersen, ank. Havre 16./8. — Caroline, Christensen, ank. Hamburg 16./8. — Claudia, Aaberg, afg. Barbados 15./8. for Laguna de Terminos. — Koda, Hansen, ank. Gullport 15./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Larache 15./8. — Arietis, Andersen, ank. Sundsvall 17./8. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Kalundborg 17./8. — Marie, Christoffersen, ank. Thorshavn 17./8. — Eos, Chri-

stensen, ank. Castletown 16./8. — Fremad, Hansen, ank. Æroskjøbing 16./8. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 16./8. — Ariel, Christensen, ank. Langsund 17./8. — Ducn, Hav, ank. Ronne 17./8. — Marthing, Friis, ank. Havre 17./8. — Skirner pass. Walmer 13./8. østg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. August 1913. — Skibenes Størrelse i Fremtiden — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibselfterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

CHANNEL BUNKERING

PORTLAND & DARTMOUTH

Large stocks of »BEST DURHAM and NORTHUMBERLAND« Coals, always afloat in hulks and lighters, (other quality coals would be stocked to suit Owners special requirements).

RAPID BUNKERING DAY or NIGHT, including SUNDAYS and HOLIDAYS

THE PORTLAND & WEYMOUTH COALING CO., Ltd., Portland
THE DARTMOUTH COALING CO., Ltd., Dartmouth

Contractors to the ADMIRALITY, and all important LINES and TRAMP OWNERS

TELEGR.-ADD.: »PROMPTUDE-PORTLAND«, »DESPATCH-DARTMOUTH«

Agent in Denmark, A. F. HOVMAND, Copenhagen, B.

400 dw. Damper til Salg.

Staal, bygget 1899, $\frac{1}{4}$ 100 L. Ny Klasse 5/1912. Dimensioner: 138' 5" \times 23' 4" \times 10' 3". Dylg. 10' 6". Comp. Maskine agter. 2 Luger, 2 Vinder. Vandballast 30 Tons. 7—8 Knob paa 4 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kjøbenhavn L.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingepladsen 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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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 Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianegade 1^a. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. København. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^o

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjt.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skisrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
All Kød og Deltaktessevarer III
Skibsproulantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de Septbr. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestr. t. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementkort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).



Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOOB. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den brugbare Dyr.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Liner. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib. Mindre Skrueslp. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen VDRAG. Bedre Styrevæne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natltf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND ^A/_S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redaresförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

**Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.**

Telegr.-Adr.: **Heckshers Kjøbenhavn.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NR. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædelinger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen
af Staten autoriseret Forhyringsagent.
Slotsgade 33. Aalborg.
Telefon 885.
Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: **Cadenius.**

Cari v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Fraissinets **Varmluft-Fejeapparat**
Patent
for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensteiners Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspl.

Frederikshavns Værit og Flydedok ^R/_S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFETET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

VÆGGELUS, Hovedlus og alle andre Lus, Æg og
Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.
Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 28 St. Tlf. Byen 2496.
„Toxin“ er et udmærket Middel mod Rotter og Mus.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP.“

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland **Whisky**
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som
Lagerøl og derefter aftap-
pet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

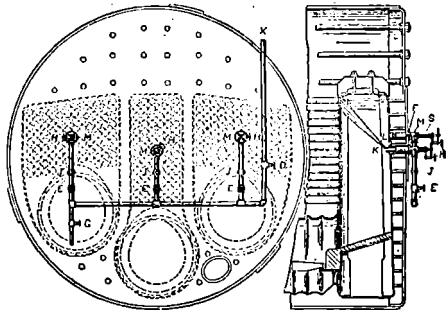
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. August 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at aabne Røggkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nytttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn
Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde	
• • Leverandør til Flaaden • •	

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 4601
• • Leverandør til Statsbanerne • •	

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

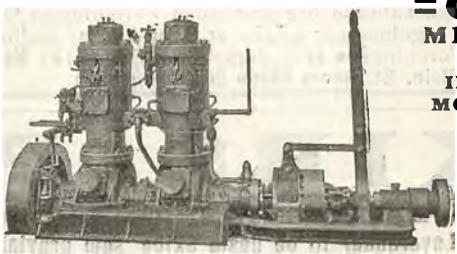
Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.
Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpa, 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.

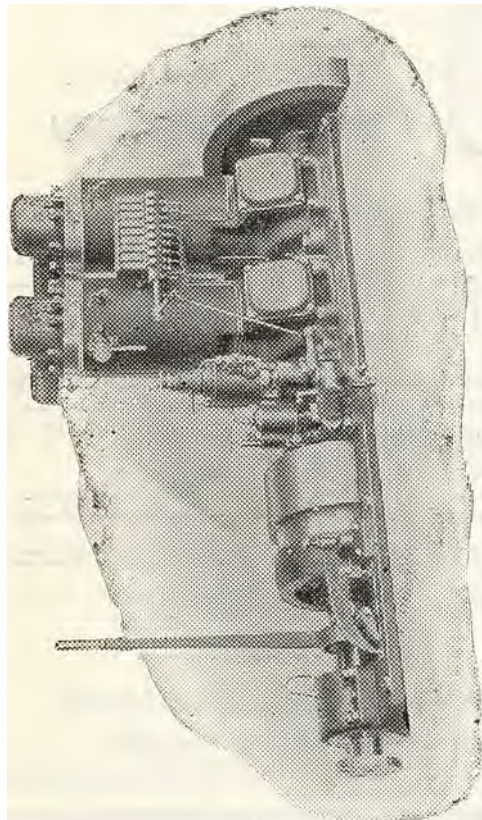
Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

1/8 Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbeidsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raaflemotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Drifssikker.*
Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. — Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLÖGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 3348.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres

og udlejes. Nautiske Instru-

menter, Sextanter etc., nye og

brugte, til moderate Priser.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.

Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtægnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, den 28. August 1913.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler os følgende norske Konsulatberetninger:

Havneafgifter i Brasilien. I de fleste Certeparthier for norske Skibe, som sluttes for Rio de Janeiro, lages der nu Forbehold om, at den Afgift, som afkræves til Vedligeholdelse af Havnen («the port maintenance duty»), skal være for Befragterens eller Lastens Regning, uanset om Afgiften efter gældende Bestemmelse eller Sædvane skulde paahvile Skibet.

Eftersom Anlæg af moderne Havne og Kajer i Brasilien gaar fremad, vil der komme saadanne Afgifter ogsaa i andre Havnebyer end Rio de Janeiro.

I Santos har man allerede i en Aarrække haft en Kajafgift af rs. 2 \$ 500 (c. Kr. 3,00) pr. Ton à 1000 kg lossen eller lastet Gods («taxa de carga e descarga»), bortset fra, at Skibene betaler en Afgift pr. Dag og Meter (500 Reis for Sejlskibe og 700 Reis for Dampskibe), naar de ligger ved Kajen («taxa de atracação»). I den senere Tid er der ikke til Generalkonsulatet indløbet nogen Meddelelse om Strid mellem Skib og Ladningsmodtager eller Befragter angaaende disse Afgifter i Santos. Men Konsulatet vil alligevel henlede Skibsrederes Opmærksomhed paa Afgifterne, for at de, som endnu ikke maatte kende dem, kan tage Hensyn til dem ved Fragtslutninger. For at undgaa 2 \$ 500-Afgiften i Santos antager Konsulatet, at det er tilstrækkeligt at betinge Skibet »free from landing dues«. Man har i alt Fald fra den sidste Tid et Eksempel paa, at dette er nok. Sikrere var det vel at sige f. Eks. »free from the quay-duty of rs. 2 \$ 500 pr. ton of goods discharged and all similar or new dues in Santos«.

I Bahia, Pernambuco og Pará — og vel ogsaa andre Steder — gaar de moderne Havneanlæg nu raskt fremad. For at undgaa ubehagelige Overraskelser i Lighed med i 1911 turde det anbefale sig i Certeparthier for alle Havne i Brasilien at søge et almindeligt Forbehold taget mod »landing dues, port maintenance dues and all similar or new dues« eller noget lignende.

Ny Havneafgifter paa de Kanariske Øer. Den fungerende Konsul i Santa Cruz de Tenerife har indsendt forskellige Meddelelser, indeholdende Oplysning om visse ny Havneafgifter («arbitrios») for Las Palmas, Puerto de La Luz og Sta Cruz.

De ny Bestemmelser berører, efter hvad Konsulen oplyser, ikke i nogen synderlig Grad den norske Skibsfart paa disse Lande.

Havneforholdene i St. Petersborg. Skibene maa delvis vente paa Tørn. I den senere Tid har det atter ved flere Lejligheder vist sig, at der i St. Petersborgs Havn ikke altid har været tilstrækkelig Losse- og Lastplads for samtlige ankomne Skibe.

For nogle Dage siden havde man saaledes i Trælsthavnen flere Dages Tørn. Stillingen er yderst foranderlig, og det er meget vanskeligt at have nogen berettiget Mening om, hvordan den vil udvikle sig i den nærmeste Fremtid.

De største Vanskeligheder mener man dog vil komme til at indtræde senere paa Aaret. Der paaregnes nemlig i Maanederne September og Oktober en meget stor Afskibning af Props, hvoraf betydelige Mængder til den Tid ventes at ankomme fra de indre Distrikter.

For at afhjælpe Pladsmanglen i Trælsthavnen er man nu begyndt at lade Skibene laste Trælast ogsaa i den saakaldte Kulhavn. De ekstra Udgifter, som derved opstaar for Skibet, er vistnok ikke meget betydelige, men det kan dog ikke tilraades uden videre at acceptere en saadan Ordning, hvis ikke specielle Omstændigheder taler for det.

For de Skibe, der skal losse Kul i Jernbanevogne, har Situationen i de sidste Dage været højest utilfredsstillende med uafbrudt »Tørn«. Der ligger nu 5—6 Skibe og venten.

Arbejderforholdene har hidtil været tilfredsstillende. Rigtignok har Kularbejderne nu og da fremsat højere Lønkrav, men til alvorlig Tvist eller Strejke er det endnu ikke kommet.

Hvordan faar vi Søfolk? I »Dansk Søfartstidende« Nr. 32 for 7. August d. A. drager Hr. Forstander V. Rasch fra Sømandshøjskolen i Svendborg ovennævnte Spørgsmaal frem og stiller Forslag for mulig at fremme den nødvendige Tilgang til Sømandsstanden. Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa det af Hr. Rasch stillede Forslag om ordnede Lærlingeforhold i Forbindelse med et mindre Skoleskib og Skolen i Land; men da det efter min Mening baade er socialt og økonomisk tillige, at Sømandsstillingen skal forbedres og underbygges, tillader jeg mig herved at henstille til Standens Repræsentationer i Forening med Søfartsministeriet at drage Omsorg for, at der bliver nedsat en Kommission til at undersøge, hvad der bør gøres for at fremme Lysten til Sølivet og underbygge Stillingen.

Det ovennævnte Spørgsmaal er aktuelt og Forholdenes Art er saaledes, at der tiltrænges forøget Rekruttering. Derfor lad os gennem en Kommission faa et Svar paa det her fremdragne Spørgsmaal: Hvordan faar vi Søfolk?

P. Klemmensens Pedersen.

Konsulatvæsnet. Den 29de Februar 1912 har Udenrigsministeriet ansat Felipe Herrera af Satiago de Cuba som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. danske Konsulat i Havana.

Den 29. Juli d. A. er Vicekonsulatet i Egersund under Konsulatet i Stavanger blevet nedlagt.

Den 22. April er Walter H. Bertrand af Asuncion blevet udnævnt til udlønnet dansk Konsul sammesteds for Republikken Paraguay.

Den 11. August har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Semarang (Java) F. K. Guykens Afsked.

Den 11. August d. A. har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Piteå A. B. H. Selander, Afsked fra den af ham beklædte Post.

Den 11. August er Vicekonsulatet paa Scilly-Øerne under Konsulatet i Falmouth blevet nedlagt.

Den 16. Marts 1912 er Arnaldo A. Loyola af Pernambuco blevet udnævnt til dansk Konsul sammesteds.

Udenrigsministeriet har efter Ansøgning meddelt Vicekonsulen i Winnipeg (Canada), Sveinn Brynjolfsson, Afsked fra den 4. Oktober.

Spekulerende Mæglere. Et Rederfirma skriver i Begyndelsen af Juli til The Baltic and White Sea Conference: Vi tillader os at meddele, at den største Del af Befragtningen for Props, især fra St. Petersborg og Finland til West Hartlepool er blevet overtaget af spekulerende Mæglere til 32/6 pr. Favn og 35/ fra den øvre og midterste Zone. Adskillige Skibe er ankommet til West Hartlepool med Fragter, som har varieret fra 27/6 til 30/ pr. Favn. Spekulanterne tilbyder nu frivillig 32/6 pr. Favn fra St. Petersborg, hvorfor vi tror, at dersom Rederne vilde være tilbageholdne med deres Tonnage, vilde de snart erfare, at de, der har sluttet 2/6 til 5/ under Spekulanternes Fragt, vil have nogen Udsigt til at indvinde det tabte.

En Brand-Klausul i Hvide Havs Certeparlierne. Et Dampskibsrederi skriver til »Shipp. Gaz.«: Vi tillader os at advare alle Dampskibsredere, som har Interesse i Tømmer-Transporten fra Østersøen og Hvidehavet, da Befragterne paa Grund af de hæftige Ildsvaader, som fornylig har fundet Sted ved Lasteplasserne i Hvidehavet, nu bestræber sig for at faa en Brand-Klausul indført i Certeparlierne. Dette betyder jo, at de Byrder, som allerede er væltet over paa Rederne, vil blive forøget med en ny Byrde, og det en meget betydelig. Nu er en Befragter, hvis Trælast er brændt, nødt til at skaffe en anden Last til den Damper, han har befragtet. Det forekommer os derfor at være alle Rederes og Mægleres Pligt at yde den største Modstand mod denne ny Betingelse.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Tyskland: Lilleasien er erklæret for kolerasmittel.

Tunis: Byen Smyrna og asiatiske Landstrækninger ved Ægæerhavet er erklæret for kolerasmittel.

Byen Tripolis og de Lybiske Havne, beliggende Vest for den 15. østlige Længdegrad af Parisermeridianen, er erklæret for pestsmittel.

Spanien: Stefanesei i Distriktet Ilfov, Rumænien, Saloniki, ægæiske Hav og Cattaro i Dalmatien er erklæret for smittet af Kolera.

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler:

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Maskinpasserprøven: I København indstillede sig 27 Eksaminander, hvoraf 26 bestod, i Odense 1, som bestod, og i Aarhus 1, som bestod.

Den almindelige Maskinisteksamen: I København indstillede sig 79 Eksaminander, hvoraf 57 bestod, i Odense 12, hvoraf 10 bestod, og i Aarhus 10, hvoraf 8 bestod.

Den udvidede Maskinisteksamen i København: I Hjælpfag indstillede sig 40 Eksaminander, hvoraf 37 bestod, i Maskinfag 45, hvoraf 44 bestod, og i elektrotekniske Fag 33, hvoraf 27 bestod.

Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri. Paa et den 25. ds. i Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, 545,018 Kr., ordinært afskrives 280,000 Kr., henlægges til Reservefondet 64,228 Kr. og til løbende Garantier 15,000 Kr., samt udbetale 7 pCt. Dividende til Aktionærerne. Efter Udbetaling af den statutmæssige Tantieme til Bestyrelse og Funktionærer vil der derefter blive overført i ny Regning 15,032 Kr.

Toldbodbetragtninger.

Dansk Søfartstidende Nr. 33, for 14de August d. A., indeholder en Artikel om Københavns Bunkerkul-Depot med Referat af en Tale af Generalkonsul Johan Hansen.

Det er ikke første Gang, at Generalkonsulen henvender sig paa særlig direkte Maade til Offentligheden i Handelens og Søfartens Interesse, og det er heller ikke uden Grund. I det foreliggende Tilfælde er det København som Havneby der omtales, og denne Omtale burde

finde Genklang hos enhver, hvem Byens Trivsel er magtpaaliggende. Vi har alle vor Velfærd direkte eller indirekte berørt af Københavns Handel og Skibsfart, og der findes vel næppe den Københavner, som kunde udholde den Tanke, at vor By skulde stedes i Tilbagegang.

Som et Middel til at fremme Udviklingen af Trafiken paa Københavns Havn nævner Generalkonsulen »Statssubvention«. Han nævner dette Middel modstræbende og henviser til Sverig og til den Maade paa hvilken Staten ved Laan til Rederier dér har bragt Udviklingen til Veje. At Midlet har virket kan ikke nægtes, men hvilke hæslige Misbrug har det ikke ogsaa affødt? Statens Støtte til Foretagender, der ellers ikke har nogen sund og naturlig Grund at bygge paa, maa sikkert føre derhen, at Staten løber en Risiko, som intet Pengeinstitut kan inllade sig paa, fordi de Omstændigheder, der betinger en rimelig Garanti for Foretagendets Rentabilitet, ikke er til Stede.

Statssubvention som Hjælpemiddel til Skibsfartens Udvikling har altid vist sig at være et Ivetægget Sværd og med Rette berører Generalkonsulen det kun flygtigt og som et Nødmiddel. Som et saadant kan Statssubvention maaske for en kort Tid med Held benyttes, men det maa altid samtidig staa som et Bevis for, at Landets Borgere ikke ejer tilstrækkelig Foretagsomhed og Evne til at udnytte de tilstedeværende naturlige Hjælpemidler og Hjælpemidler eller at saadanne i Virkeligheden ikke findes.

Ved Omtalen af det ny Foretagendes Formaal med Hensyn til Udviklingen af Farten paa Københavns Havn, opruller Generalkonsulen et Billede fra fordums Dage — den Gang Skibene havde bedre Tid. — Ja, havde de nu egentlig bedre Tid den Gang? eller med andre Ord: Har de saameget daarligere Tid nu? Derom kan der vist være delte Meninger, og i denne Forbindelse kan jeg ønske at anstille nogle Betragtninger.

Gennem mange Aar har det vakt min Forundring, at Københavns Handelsstand uden saameget som et eneste Kny har fundet sig i den Forandring, Trafiken paa Københavns Red udviser fra den Tid, Generalkonsulen omtaler, »da det ikke var Smaasummer, der omsattes for ethvert Skib, som anløb Reden«.

Til Trods for, at Københavns Handelsflaade er mangedoblet i de forløbne 30 Aar, saa er det nu ofte en ren Ynk at staa paa Toldboden og Langelinie og se ud over den tomme Inderred, eller Yderhavn, som den nu kaldes.

Hvis en af Byens Handlende en Gang vilde forsøge at udregne, hvor meget Københavns Handelsflaade koster om Aaret i Udrustning og Fornødenheder af alle Slags til Skibene, og derefter søge oplyst, hvilken lille Brøkdæl deraf der kommer Københavns Handelsstand til Gode, da vil vistnok han og en stor Del af vor Bys Handlende forbauses over, hvor store Summer det er, der saaledes aarlig gaar tabt for Byen som Havneby.

Et saadant Tab kan ikke forblive ubemærket, selv for en stor By, og det er saa meget mærkeligere, at der ikke forlængst er gjort Oprør imod denne Tingenes Tilstand, som et stort Antal Handlende og Forretningsdrivende, blot deres Virksomhed i nogen Henseende var knyttet til Skibe, vitterligt ofte har maattet deltage som Aktionærer i Skibsrederier for at erhverve en lille Udsigt til at komme i Betragtning ved mulige Leveringer. Skal Tabet atter oprettes da paakræves der ubetinget dertil den Støtte fra hjemlige Rederier, som det ny Foretagende ogsaa anmoder om. Generalkonsulen kan her lægge en Indflydelse i Vægtskaalen, som ikke mange raader over; faar han Held til atter at faa Havnens gamle Liv og Røre tilbage, da vil Skridtet slet ikke være saa lille, som han har gjort til »at udvikle vor Havn og gavne vort Land«. Dette er én Side af Sagen, men der er en anden.

Bladet omtaler i en ledende Artikel i samme Nummer, der er henvist til, en Sag, som for hver Dag der gaar tiltvinger sig større Opmærksomhed i Søfartskredse, nemlig Tilgangen til vor Sømandsstand. Flere Artikler i

Dansk Søfartstidende har belyst denne Sag indgaaende, og Skoleskibene »Viking« og »Georg Stage« er hver for sig, og hver paa sin Maade en Indsats til Problemets Løsning. Indsenderen tillader sig at mene, at den Forandring, der i den sidste Snes Aar er foregaaet med Søfarten, og som blandt andet har haft en saa uheldbringende Følge for Kjøbenhavns Havn, ogsaa i den Retning jeg nu fremdrager, har vist sig at være skæbnesvanger med Henblik paa vore Skibes Mandskaber. Skibene kommer maaske nok af og til med større eller mindre Mellemrum paa Reden, skifter Mandskab og indtager en Del Proviant, men af de Mandskaber, der saaledes udmønstrer med Udsigt til at blive ude fra 6—36 Maaned, hvormange af dem kommer tilbage igen? Derom kan Mønstringskontoret tillids give Oplysning, og det vil sikkert findes, at den Udvandring af danske Søfolk, der paa denne Maade finder Sted, er større end man er tilbøjelig til at tro. Som en Følge af, at Skibene saa meget sjældnere og for saa meget kortere Ophold anløber Reden, holdes de Søfarende undertiden i flere Aar borte fra al nærmere personlig Berøring med Hjemmet, og for en stor Del af denne Grund foregaaer der en jævn Udførsel af Søfolk. Foruden de aandelige Værdier som spildes og sættes over Styr ved Nulidens Fart, gaar der samtidig store materielle Værdier tabt for Byen Kjøbenhavn som Handelsby. Saaledes var det ikke i den Periode Generalkonsulen hentyder til i sin Tale. Mandskaberne stod da gennemgaaende længere Tid om Bord og skiftede i Aarevis kun fra Skib til Skib indenfor det Rederi, de nu fortrinsvis havde udvalgt sig. Udsigten til i Løbet af en Maaned eller to atter at komme hjem og i Forbindelse med Familien eller gode Bekendte var et meget stærkt Bindemiddel, som afholdt dem fra at søge udefter og foranledigede, at hvert Rederi besad en fast Stab af prøvede og paalidelige Folk. Det er ikke min Mening at paastaa, at saafremt Skibene igen anløb Havnen jævnlig ligesom tidligere, da vilde de gamle Forhold atter indtræde med det samme. Skaden er for stor og for udbredt til at den i Hast lader sig udbedre, og mange nye Forhold er skabt ud fra Omstændigheder, der fulgte af Søfolkenes løse Forbindelse med Hjemmene, men jeg mener, at den Vej, de fleste Rederier er slaaet ind paa ved i størst Udstrækning at holde Skibene borte fra Hjemstedet, ikke netop behøver at udvise et særligt Fremsyn eller Forstaaelse af Søfartens rette Tarv; i hvert Fald ikke i en saadan Grad, at den kan opveje det Tab, som derved tilføjes Kjøbenhavns Næringsdrivende og den store Skade det har været for de Søfarende.

Man taler og skriver saa ofte om de Værdier, vor Søfart aarlig tilføjer Landet. Dette kan være sandt nok, men fører den af Søfarten indslaaede Vej hen til, at disse Værdier kun betegner en Post i en Bankkonto, men at den Vinding gaar tabt, som ad talløse Veje ved Omsætningen mellem Mand og Mand fordeles, fordobles og spredes over hele Samfundet, hvad er der saa i Grunden vundet for Landet gennem dets Søfart?

Kan en Subvention fra Staten tænkes berettiget og forsvarlig, hvis den anvendtes til Formaal, der medførte de nævnte Følger?

Overalt i alle Lande med udviklet Søfart optaarner der sig Vanskeligheder ved at skaffe godt Mandskab til Skibene, i flere Lande gøres der i den Retning betydelige Anstrengelser, som koster en hel Del Penge, det er derfor et Spørgsmaal, som for os er værd at tage under Overvejelse, om de Timer der tabes i Driften ved Anløbning af Hjemstedets Havn ikke alligevel i Længden vil være vel anvendt og svare Regning bedre end mange af de Midler, der andre Steder gribes til for ad kunstig Vej at holde Mandskabet ved Skibet eller at fremdrage ny.

Vor Samfundsorden indeholder mange Modsætninger! Der oprettes saaledes, saavidt jeg ved, i mange Havne Missioner og Læsestuer med det Formaal at knytte de Søfarende til Hjemmet og Hjemlandets Institutioner, mens

der samtidig af de nærmest Interesserede af al Magt rives i de Baand, der knytter dem sammen.

Der virkes og agiteres ude omkring med stor Kraft for at tilføre Landet ny Indtægtskilder, mens samtidig én af de mest betydende for Kjøbenhavn og for Landet ganske stille glider bort til Trods for, at den burde være den mest naturlige. Disse Betragtninger er uvilkkaarlig opstaaet ved Læsningen af Generalkonsulens Tale i Anledning af Fremvisningen af Kjøbenhavns Bunkerkul-Depot. Kan denne Virksomhed bidrage til at genoplive Handelen og Trafikken paa vor Havn vil det være til overordenlig Glæde for

En gammel Kjøbenhavnner.

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, medets det islandske Minimum stadig ligger lige lavt. Vindstille med over 5 pCt. af alle Iagtagelser træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatoriale Bælte.

Værd at lægge Mærke til er den forholdsvis store Hyppighed af østlige Vinde mellem 10° og 30° V. Lgd. paa Ruten til New York og de hyppige, ja i Grunden overvejende østlige og nordlige Vinde i udstrakte Dele af de amerikanske Farvande Nord for Kap Hatteras—Bermudas Øerne. »Northers« forekommer allerede nu og da i Meksiko Bugten.

Passatens Nordgrænse er allerede i Færd med at vige tilbage mod Syd; de øvrige Grænser for Passat og Monsum ligger i September gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	{ 13,5° N. Brd. paa 21,4° V. Lgd.
	{ 12,7° — — 26,4° —
SV. Monsum, Nordgrænse	{ 9,9° — — 23,7° —
	{ 10,3° — — 27,1° —
SØ. Passat, Nordgrænse	{ 3,9° — — 18,9° —
	{ 5,0° — — 27,1° —

Store Afvigelser fra disse Gennemsnitsgrænser kan dog forekomme i de enkelte Aar.

Storme. Trods Vejrets overvejende rolige Karakter tiltager dog Stormhyppigheden lidt midt paa Oceanet. Det paafaldende høje Procenttal (over 10 pCt.) paa 25°—35° N. Brd. 50°—55° V. Lgd. skyldes muligvis Orkanerne.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885 til 1896 faldt 24 eller 32 pCt. i September, der sammen med Oktober kan opvise det største Antal Orkaner. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en meget frisk, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., navnlig naar der samtidig kommer svær SØ. Dønning. Ved den ringe Udstrækning af Stormarealet (under 400 Sm. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Tagehyppighedens 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 Damperruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 18. August indløbne Ismeldinger, at der i Slutningen af Juli blev truffet Isbjergene i større Antal paa den nordlige Del af New Foundlandsbankerne og Øst derfor, men i den senere Tid synes Ismasserne dog at være taget betydelig af. I og udfor Belle Isle Strædet er der endnu megen Drivis, og navnlig skal Nordsiden af Strædet være tæt besat med Isbjergene.

Damperen »Hannover« traf den 5. Juli to mægtige Bjerge saa langt Vest paa som Sable Island. Særlig paa-faldende er en Melding om, at der paa 37,5° N. Br. og 46,8° V. Lgd. er set et stort Isstykke.

Damperruterne paa N. Atlanterhavet. Efter Overenskomst mellem de større Dampskibslinier, truffet den 13. April d. A., styres fra 1. September til 31. Januar, begge Dage inklusive, saaledes:

Vestgaaende: Fra Fastnet eller Bishop Rock efter Storcirklen, men ikke Syd derfor, til 50° V. Lgd. og 44° N. Br. og derfra i Kompaslinien eller Storcirkelbuen til Boston Fyrskib eller et Punkt Syd for Nantucket Shoals Fyrskib.

Østgaaende: Hele Aaret fra 40° 10' N. Br. og 70° V. Lgd. eller fra Boston. I Kompaslinien til 50° V. Lgd. og 43° N. Br. og derfra ikke Nord for Storcirkelbuen til Fastnet eller Bishop Rock.

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 tillaget 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.

Der er ikke indtraadt nævneværdige Forandringer siden vor sidste Beretning. Fragterne fra Sortehavet og Azow steg yderligere, men efter den seneste Tids stærke Aktivitet ligger Markedet de sidste Par Dage en Smule mattere. Det antages dog, at denne Situation kun er forbipaaende, da der utvivlsomt kommer meget Korn frem til Bortfragtning. Ogsaa fra Østersøen ventes der fra omkring Medio September at ville komme Liv i Kornbefragtingerne. La Plata holder sig særdeles godt, endskønt Befragningernes Antal ikke har været overdrevent stort. Fra U. S. blev der sluttet en Del til omtrent uforandrede Fragter undtagen for Planker fra Britisk Nordamerika, hvorfra højere Rater opnaaedes, og Tonen er fremdeles fast. Det østlige Marked er fuldtud hævdet, da Tonnage ikke er fremme i stor Maalestok. I vore hjemlige Markeder, Nord- og Østersøen, er Situationen nærmest uforandret, dog synes Kulfragterne at tendere lidt bedre. Der sluttedes forøvrigt i Ugens Løb som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Ris Saigon 27/6 Havre eller Dunkerque, 28/3 begge Havne, meget prompt, 1/ mere pr. 20. September—20. Oktober. Japan 28/ Dødvægtsbasis U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), fri Lastning, September. Kalkutta/U. K. eller Kontinentet O. C. 28/ én Lossehavn, 28/9 to Lossehavne, Jute/Linseedbasis, »net terms«, September. Kurrachee 18/ U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), fuld Ladning Byg, 10.—20. September. Kurrachee 19/ Hull, »net terms«, 19/ U. K., Kontinentet eller Antwerpen, (én Havn), 19/6 to Havne, Frankrig 1/ ekstra, September—Oktober. Pr. prompt sluttedes til 20/6 Kjøbenhavn eller 21/ tre sydsvenske Havne (≡ 2 pCt.). Bombay/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 23/6 Dødvægtsbasis, 24/ to Havne, 24/6 Dunkerque og Hamburg, Ladedato 8. September.

Sortehavet etc. Korn for store Baade fra Nikolajeff, Kherson, Odessa, Novorossisk eller Theodosia 12/6 à 13/ Rotterdam, 12/9 à 13/3 London, 13/ à 13/6 Hamburg eller Weseren, i et enkelt Tilfælde eller to 3 d. mere, alt pr. 1.—25. September. — Til Rouen direkte betaltes 15/6 (4,500) pr. 1.—10. September. Til

Bergen/Kristiania Range 15/9 én Havn, 16/ to Havne, 1.—12. September. Sulina/Danmark basis 15/6, 1.—20. September. Azow 13/9 Rotterdam, 14/ Emden eller Weseren, 14/3 Hamburg, 15/1½ à 15/3 N. C., 5.—25. September. Erts Poti 13/6 Garston (4,500 med 500—500), 15/ Rotterdam (5,000 med 800—800), 16/ Antwerpen (5,100 med 500—500), alt pr. prompt.

Middelhavet. Smyrna/London, Hull, Immingham eller Leith 13/4½ én, 14/4½ to Havne, c. 2/3 af Ladningen bestaaende af Korn, (6,000 Tons), prompt. — Aleksandria 11/ Bomuldsfrø Hull, Option 500 Tons Stykgods (290,000 Chf. Damper), September—Oktober. Fosfat 10/ Tunis/Nantes og Chantenay. Erts 7/9 Porman/Maryport, 8/6 Manchester, 6/9 Castro Alen/Boulogne, 6/6 Villaricos/Emden, 7/ Livorno og Spezzia/ West Hartlepool (3,600 med 1,000—700), 5/9 Huelva/Rotterdam, 5/6 Bilbao/Middlesbro, 5/ Newport, 5/7½ Grangemouth, alt pr. prompt, 6/ Bordeaux/Cardiff.

Nordamerika. Deals fra Bay of Fundy 60/ Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 57/6 fra Campbelltown, 61/3 Miramichi/Liverpool eller Manchester, alle pr. September. Paa Form »O« fra Savannah 45/ à 46/3 til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, September. Tømmer fra Golfen 170/ Buenos Aires, September—Oktober. Pensacola 112/6 London, September. Paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kontinentet 17/ pr. September, 18/ pr. 25. Oktober—25. November. Bomuld Wilmington 40/ à 41/3 Liverpool eller Bremen pr. Oktober. Timecharter 7/ Dødvægt Levering Baltimore, Tilbagelevering Middelhavet, omkring 5/3 Levering og Tilbagelevering denne Side, transatlantisk Rundtur.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 20/6 U. K. eller Kontinentet pr. prompt, 20/ à 20/1½ med Annulering 10. September, 19/ pr. Oktober, alt med 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires/Rotterdam 17/ prompt. Quebracho fra Colastine 33/6 Muhlgraben, Option én Havn Kontinentet 28/6, meget prompt.

Østersøen. St. Petersborg ligger uforandret for Korn med meget lidt Last pr. prompt. Til Rotterdam akcepteredes 1/4½ Hvedebasis og derunder, 1/5½ London men pr. gl. September kan faas 1½ d. mere. For Kortprops Frcs. 45—46 til Dunkerque, 35/ à 36/ til Østkyst Kulhavn, 44/ Lumpsum til Ellesmere eller Birkenhead, Mk. 28 Pulpwood Rotterdam, Frcs. 44 Terneuzen. I Riga vedvarer Strejken, og der har ingen Forretninger fundet Sted den senere Tid. Libau og Windau er stille og har kun enkelte Trælaster at hyde paa. Fra Botten betaltes blandt andet 42/ D. B. B. Brahestad/Newhaven (575), 37/6 Räsö/Kings Lynn (500), 36/ Gesle/Cardiff eller Barry. c. 34/ Sundsvall/Southampton (500), Frcs. 45 Gesle/Ghent (450), Hfl. 20 Wilborg/Amsterdam (475), 43/ pr. Favn Kortprops Brahestad/Cardiff (1,000 Favne).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 8/9 Koks til Kronstadt (1,800), 5/ à 5/3 Kul St. Petersborg, 5/6 Riga (1,200), 5/3 à 5/6 Helsingør (1,100—1,400), 5/6 Aalborg (1,150), 4/1½ Hamburg (3,000), 6/ Bordeaux (3,700), 9/1½ Barcelona (5,300), 8/ Marseille (3,700), 8/3 Genua (6,200), 8/4½ Genua, Savona eller Spezzia (3,600), 9/6 Venedig (4,000), 8/6 Oran (2,300), 10/3 Palermo (3,100), 8/9 Las Palmas, 18/3 Bahia Blanca (4,000). — Hull eller Immingham 5/ Kronstadt (4,800), 4/9 Riga (2,700), 5/3 Kiel (1,500), 5/7½ Aarhus (1,000), 5/ Bandholm eller Nakskov (1,400), 8/10½ Aleksandria (4,500). Firth of Forth 5/4½ Kronstadt (3,000), 5/6 Horsens (1,550), 6/ Fredericia (900). Fra Cardiff eller Newport sluttedes til 6/ St. Petersborg (1,800), 4/6 à 4/9 Calais, 6/6 à 7/6 Lisabon, 9/6 Almeria (1,300), 8/9 Valencia (2,800), 8/6 Genua, 8/9 Neapel, 9/ Palermo, 9/6 à 9/9 Venedig eller Ancona (7,000—8,000), 8/1½ Syra eller Piræus, 9/6 Konstantinopel (4,400), 7/ Malta, 8/6 Port Said, 12/10½ Aden, 8/6 Las Palmas, 9/3 Kap Verde, 10/6 Dakar (3,300), 19/4½ à 19/6 River Plate.

Skrevet den 26. August 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet gennemgaaende fast for udgaaende Laster. Bottenhavene har tilstrækkelige Laster af Træ til England og Tyskland, medens der er noget færre Partier til Frankrig. Rusland har oplaget nogle Sejlere for Oljekager til England og Danmark, men har Brug for flere til 14/ à 15/ Kulhavnbasis, dog er der ikke Udsigt til foreløbig Stigning, idet en Del Sejlere er dirigeret til Petersborg; der er samtidig flere Trælaster til Kontinentet til acceptable Rater. Tyskland ligger mat for Udfragter og Kornlaster mangler. Vestsverig og Østnorge udbyder fremdeles flere Træ-, Is-, Træmasse- og Feldspalhlaster til ret antagelige Rater, men uden væsentlig Interesse, idet Bottenhavene og Østersøen foretrækkes. Returfragter Vest fra har for Kullaster og Foderstoffer bedret sig med Rater fra Østkyst til Danmark £ 9½ à £ 11 efter Størrelse og Lossepladse. Oljekager fra franske Kanalhavne til Danmark og Østersøen 14/ à 17/ Frcs. pr. Ton. Claylaster gives ikke fra Cornwall paa Grund af Strejke

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland ogsaa i sidste Uge været noget tilbageholden, men optog dog nogen Tonnage. Pr. September noteres fra Stralsund 4 M., Greifswald 4½ M. samt fra Rostock og Wismar 3¾ M. Stettin har sluttet 5 M., Colberg 4 M., Danzig 6 M., alt efter Rug. Lübeck er stadig ret fast med Udbud baade af Raajern, Salt og Korn, bl. a. er sluttet Jern til Kjøbenhavn 4 M. Hamburg synes derimod noget mindre livlig lige i disse Dage. Med Hensyn til Sverige er Forholdene derfra væsentlig uforandret, dog er Sundhavnene flovere. Danmark er fra Provinserne lige stille, hvortil kommer, at Strejken i Faxe nu er en Kendsgerning, i hvert Fald foreløbig. Kjøbenhavn er ogsaa noget rolig i denne Tid. Der sluttedes for Hvede til Odense 14 Øre, Raajern til Middelfart 15 Øre, Soyakager til Frederikshavn 17 Øre. Fra Kastrup sluttedes for Gødning til Provinserne, alt til Minimalrater.

Frå Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 2. Eksamen i Aaret 1913 afsluttedes den 9. August.

Til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) var indstillet 3 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 7, i Søret og Handelsvidenskab 7, i Geografi og Vejrlære 5 samt i Engelsk 1.

Endvidere var til Fiskeskipperprøven indstillet 1 og til Sætter-skipperprøven 1.

Ialt 12 Elever, hvoraf 11 bestod.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned d. A. anmeldt følgende Havarier og Forlis: Sejlskibe: 4 amerikanske, 7 britiske, 1 dansk, 2 franske, 2 tyske, 3 italienske, 2 norske og 2 svenske, ialt 23. Dampskibe: 2 amerikanske, 1 belgisk, 9 britiske, 2 tyske, 1 græsk, 3 japanske, 1 uruguayisk, ialt 19.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 8, Kollision 4, Ild 1, kæntræt 5, ophugget eller omdannet til Lægtre 2, savnet 3. Dampskibene: Stranding 10, Kollision 3, kæntræt 3, ophugget eller omdannet til Lægtre 2, savnet 1.

Havarede Sejlskibe: Stranding 25, Kollision 21, Ild 1, læk 20, haardt Vejr 18. Dampskibe: Stranding 84, Kollision 81, Ild 32, læk 5, haardt Vejr 23, Maskin- og Kedelskade 36.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleen sattes den 23. ds. et nyt Dobbelskrue Diesel-Motor Låstskih til Det forenede Dampskibsselskab i Vandet.

Dimensionerne er: Længde 405 Fod 0 Tommer, Bredde 54 Fod 0 Tommer, Dybde 34 Fod 11½ Tomme. Lasteevnen c. 8,000 Tous D. W.

Det forsynes med to Hoved-Dieselmotorer paa tilsammen 2,600 I.H.K., der vil kunne give Skibet en Fart af 11 Knob, ligesom det udstyres med de hensigtsmæssigste og mest moderne Losse- og Ladegreier.

For Officerer og Mandskab indrettes der bekvemt udstyrede Kamre.

Skibet gik smukt paa Vandet og fik Navnet »California«. Af- løbningen overværedes af Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelser og Direktion samt flere Indbudne, blandt hvilke den i Kommission hertil udsendte Lord Multon, Dr. Bulloch fra London, Mr. Armstrong fra Porto Rico m. fl.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Dieselmotor-Skib, der skal bygges for svensk Regning.



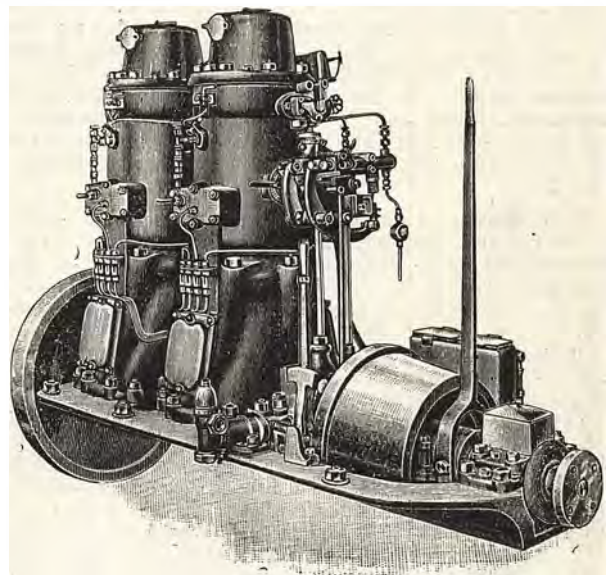
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

[Garanteret holdbar i aarevis.]

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telef. 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 23/7. — Alexandra, Nielsen, pass. Portland 22/8. — Algarve, Borries, ank. Cete 25/8. — Anglo Dane, Pape, ank. Antwerpen 25/8. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Holtenau 26/8. — Antwerpen, Madsen, afg. Lefcaudi 26/8. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 24/8. — Arno, Fischer, afg. Port Vendre 26/8. — Aurora, Gommesen, ank. Livorno 26/8. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Kartagena 24/8. — Beira, Mortensen, ank. hertil 24/8. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 27/8. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. New York 26/8. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Pillau 26/8. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 25/8. — Christiansund, Andresen, ank. Stettin 27/8. — Dagmar, Mueller, ank. Peterborg 18/8. — Dania, Jørgensen, ank. Antwerpen 24/8. — Douro, Sørensen, afg. herfra 26/8. — Ebro, Lunge, afg. Hull 25/8. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 24/8. — Ficara, Munck, afg. herfra 26/8. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 26/8. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 25/8. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 19/8. — Hengest, Lepper, ank. hertil 26/8. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 25/8. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Alger 26/8. — Jolantha, Kylesbech, pass. Hanstholm 26/8. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 26/8. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 25/8. — Kiew, Tannesen, ank. Riga 24/8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 26/8. — Louise, Svan, ank. London 24/8. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. Kristiania 23/8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 23/8. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 24/8. — Nicolai II, Petersen, afg. Smyrna 26/8. — Nordjylland, Søberg, ank. Petersborg 20/8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 23/8. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 22/8. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansund 23/8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 22/8. — Perm, Gotthardt, ank. London 25/8. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 20/8. — Romny, Bøgvad, afg. Kotka 24/8. — Saga, Hansen, afg. herfra 23/8. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 27/8. — Seine, Le Dizes, afg. Petersborg 26/8. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 23/8. — Thyra, Dam, afg. Trondhjem 26/8. — Tiber, Bech, afg. Cadiz 26/8. — Tomske, Wiberg, pass. Brunsbüttel 26/8. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 15/8. — Tyr, Thaning, afg. herfra 26/8. — United States, Gotsche, ank. hertil 26/8. — Vendsyssel, Henriksen, pass. Holtenau 24/8. — Viking, Tramp, ank. hertil 26/8. — Virginia, Ørsted, ank. Boston 23/8.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Skagen 22/8. — Amalienborg ank. Sarpsborg 24/8. — Brattingsborg afg. Novorossisk 24/8. — Børglum afg. Mobile 7/8. — Dansborg afg. Tyne 20/8. — Elsborg ank. Hull 23/8. — Esrom afg. Novorossisk 23/8. — Flynderborg ank. Petersborg 17/8. — Frederiksborg ank. Königsberg 23/8. — Guldborg pass. Hook of Holland 24/8. — Gurre afg. Petersborg 23/8. — Hammershus pass. Sundet 20/8. — Harrildsborg ank. Kronstadt 21/8. — Hundborg pass. Skagen 22/8. — Jelling afg. New York 19/8. — Jomsborg ank. Tyne 16/8. — Jungshoved afg. Otaru 24/7. — Jægersborg ank. København 23/8. — Kallundborg pass. Deal 23/8. — Kalø ank. København 24/8. — Klampenborg ank. Petersborg 19/8. — Kronborg afg. Dakar 22/8. — Lejre ank. London 8/8. — Marselisborg ank. Cardiff 16/8. — Næsberg ank. Perna 10/8. — Randelsborg pass. Aalesund 20/8. — Silkeborg ank. Terneuzen 17/8. — Skanderborg ank. Huelva 11/8. — Skodsborg ank. Rotterdam 20/8. — Spigerborg ank. Uleåborg 23/8. — Stegelborg afg. Swansea 21/8. — Stjerneborg ank. Antwerpen 17/8. — Søborg afg. Port of Spain 14/8. — Taarnborg ank. Boness 18/8. — Ulfborg pass. Sagres 22/8. — Uranienborg ank. Pillau 25/8. — Vordingborg ank. Blyth 18/8. — Ørkild pass. København 24/8.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Windau 25/8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Burntisland 23/8. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Mesan 14/8. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Ayr 22/8. til Haringeove. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Hull 21/8. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 23/8. — Michael Ontchorkoff, Harboe, ank. Miranichi 19/8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Immingham 23/8. til Petersborg. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Preston 16/8. til Campbellton. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Petersborg 8/8. — Newa, Dahl, afg. Belfast 25/8. til Ayr.

Vesterhavet. Ellen, Hansen, ank. Råfsø 26/8. — Karla, Nielsen, ank. West Hartlepool 25/8. — Dagmar, Skou, ank. Långör 26/8. — Bodil, Jensen, ank. Sevilla 25/8. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 25/8. for Barcelona. — Johanne, Thøgersen, afg. Reval 25/8. til Råfsø. — Fylla, Brinch, pass. Portland 25/8. for Sevilla. — Nancy, Pedersen, ank. Åbo 25/8. — Hebe, Gregersen, ank. Esbjerg 25/8. — Inger, Schiøff, pass. Helsingør 24/8. for Finland. — Polly, Mathiasen, ank. Alicante 24/8. — Nora, Lauritsen, afg. Nørre Sundby 24/8. til Peters-

borg. — Olga, Christensen, afg. Hudiksvall 23/8. til Casablanca. — Nexos, Basse, ank. Masnedund 23/8. — Laura, Lund, ank. Wiborg 22/8. — Marie, Nielsen, afg. Ibiza 21/8. til Thorshavn. — Stella, Larsen, ank. Wiborg 21/8. — Nerma, Degn, ank. Casablanca 20/8.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon afg. Göteborg 24/8. udg. — Bintang afg. Colombo 21/8. udg. — Pangan ank. Singapore 25/8. hjemg. — Samui afg. Singapore 19/8. hjemg. — Selandia ank. København 24/8. — Jutlandia afg. Penang 16/8. hjemg. — Siam pass. Perim 22/8. hjemg. — Annam afg. Moji 25/8. hjemg. — Cathay ank. Antwerpen 26/8. udg. — Tranquebar ank. Wladivostok 22/8. hjemg. — Indien pass. Perim 14/8. udg. — Chumpon afg. Delagoa Bay 16/8. hjemg. — Kina afg. Coronel 29/7. hjemg. — Arabien afg. Kushiro 24/8.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. St. Thomas 22/8. udg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Sarpsborg 22/8. — Sara, Jensen, afg. Königsberg 25/8. — Helene, Sørensen, afg. Jacobstad 26/8. — Ragnhild, Schultz, afg. Libau 26/8. — Valborg, Hansen, ank. Trångsund 21/8. — Sjælland, Svarrer, ank. Riga 22/8. — Estrid, Hansen, afg. Åbo 20/8. — Agnete, Dam, afg. Leith 26/8. — Gunhild, Hansen, ank. København 25/8. — Hermia, Farup, ank. Helsingør 24/8. — Alice, Jørgensen, ank. Kolding 24/8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Tynen 23/8. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 20/8. — Elna, Rathje, ank. Archangelsk 24/8. — Therese, Pedersen, afg. Archangelsk 8/8. — Harriet, Larsen, afg. Blyth 22/8. — Dagny, Therkildsen, afg. Memel 25/8. — Simone, Møller, afg. Dieppe 26/8. — Jeanne, Olsen, afg. La Rochelle 25/8. — Vera, Risø, afg. Calais 26/8. — Daisy, Jørgensen, afg. Blyth 23/8. — Annine, Leth, ank. Tørefors 27/8. — Kamma, Løffer, ank. Marieberg 24/8. — Betty, Lagesen, ank. Granton 23/8.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. København 23/8.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisecjef ank. Petersborg 21/8.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Archangelsk 20/8. — Anna Mærsk ank. Petersborg 25/8. — Chassie Mærsk ank. Petersborg 19/8. — Eleonora Mærsk pass. Sundet 25/8. — Hulda Mærsk ank. West Hartlepool 22/8. — Laura Mærsk ank. Immingham 11/8. — Lexa Mærsk afg. Petersborg 25/8. — Peter Mærsk ank. Kronstadt 23/8. — Sally Mærsk ank. Fairwater 21/8.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Brahestad 19/8. til Cardiff. — London, Bom, ank. Archangelsk 19/8. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 20/8. — Bryssel, Kaas, pass. København 23/8. for Brugge.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 19/8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tofte 22/8. — Roma, v. Thun, pass. Dungeness 25/8. for Petersborg.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, afg. København 23/8. til Raumo. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 20/8. — Rinfaxe, Weichardt, ank. Frederikshavn 23/8.

Urania. Eklptika, Hemmingsen, ank. Hungerborg 22/8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sunderland 24/8. — Svend, Schmidt, ank. Petersborg 20/8. — Urania, Clausen, afg. Immingham 24/8.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Kristinestad 24/8. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Frederikshavn 24/8. — England, Bennetzen, ank. Nantes 18/8. — Holland, Poulsen, ank. Boness 24/8.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 21/8. — Europa, Hansen, ank. København 24/8. — Frankrig, Friis, afg. Progress 6/8. — Tyskland, Danstrup, ventes til New York 30/8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Sables d'Oronne 25/8. — Alf, Hansen, ank. Grangemouth 25/8.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Trångsund 24/8. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 25/8. — Nordpol, Nielsen, ank. Ghent 23/8.

Havet. Fyen, ligger i Riga.

Orion. Erik ank. Liverpool 26/8. — Flindt afg. Brahestad 19/8.

Svendborg. H. A. Hansen, Hansen, ank. La Rochelle 26/8.

Æro. Energi, Jensen, ank. Kotka 19/8. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 20/8.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Kalmar 19/8. — Freja, ank. Bergvara 20/8. — Laurentimie Emilie, Andersen, ank. Fakse Ladeplads 20/8. — Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 23/8. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 23/8.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø.Kyst og Asiens S.- og Ø.Kyst med hosliggende Øer.

No. 1179. China Sea—Sumatra. (1) Tanjung Datu—Alteration in position. Position. At a distance of 7 cables, 90° (N. 89° E. Mag.), from its present position. Lat. 0° 00' 15" S., long. 103° 48' 55" E. Description. A fixed white light as described in the List of Lights.
(2) Tanjung Bakau—Alteration in position. Position. At a distance of 10¹/₁₀ miles, 313° (N. 48° W. Mag.), from its present position. Lat. 0° 13' 40" S., long. 103° 38' 55" E. Description. A fixed red light as described in the List of Lights. Remarks. The above positions are taken from chart No. 1789. Variation. 1° E. (Notice No. 1179 of 1913, dated 11th August.)

Charts affected. No. 1789, Channels between Sumatra, Linga and Singkep. No. 2757, Banka strait to Singapore. No. 941a, Eastern Archipelago, western portion, sheet I. No. 2660a, China sea, southern portion, sheet I. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, Nos. 417a, 417b. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 639; Revised Supplement, 1913.

No. 1181. Japan Sea—Russian Tartary. St. Olga bay—Leaving lights established. Position. On the northern shore of the bay, at a distance of 2 miles, 2¹/₁₀ cables, 249° (S. 76° W. Mag.) from St. Olga station flagstaff, in the inner harbour. Lat. 43° 43' N., long. 135° 15' E. Abridged description. 2 Lts. F. 27 & 17 ft. Character. Two fixed white lights. Elevation. Rear light, 27 feet. Front light, 17 feet. Structures. Two quadrangular, wooden lattice towers, each 14 feet high. Remarks. The above lights in line 345° (N. 8° W. Mag.) lead between Petrova bank and Chikhacheva island. Variation. 7° W. (Notice No. 1181 of 1913, dated 11th August.)

Chart affected. No. 2511, Strelok bay to Mosolova. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 227. Japan, Korea and adjacent seas, 1904, page 201. East Coasts of Korea, and Siberia and Sea of Okhotsk Pilot (in press), 1913, page 201.

No. 1197. Ceylon, West Coast. Colombo—Alteration in light. Former Notices. Nos. 1569 of 1912, and 816 of 1913. Position. On the head of the New Arm of the South west Breakwater. Lat. 6° 57¹/₂' N., long. 79° 50¹/₂' E. Details. The temporary fixed red light described in Notice No. 816 of 1913, has been permanently established. Abridged description. Lt. F. Red, 56 ft., vis. 13 m. Alteration. From an occulting to a fixed red light. Elevation. 56 feet. Visibility. 13 miles. Structure. A concrete tower, 61 feet in height. Remarks. The above light has now been placed on the charts, which were only temporarily affected by Notice N. 816 of 1913. (Notice No. 1197 of 1913, dated 14th August.)

Charts affected. No. 914, Colombo harbour. No. 3686, Approaches to Colombo harbour. No. 3700, Colombo to Galle. No. 813, Ceylon, south part, south of 7° 20' N. No. 68b, Falk strait and Manar gulf, sheet 2. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 289a. West Coast of India Pilot, 1909, page 89. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 99.

No. 1204. Eastern Archipelago—Philippine Islands. Approaches to Nin bay—Existence of shoals. Bearing and distance from Kamasusu peak. 2 miles and 3¹/₁₀ cables, 295° (N. 66° W. Mag.) Depth. 3¹/₁₀ fathoms. 2 miles and 9¹/₁₀ cables, 304° (N. 57° W. Mag.) Depth. 6¹/₁₀ fathoms. 4 miles and 1¹/₁₀ cables, 338° (N. 28° W. Mag.) Depth. 5¹/₁₀ fathoms. Kamasusu peak, lat. 12° 10' N., long. 123° 12¹/₂' E. Variation 1° E. (Notice No. 1204 of 1913, dated 15th August.)

Charts affected. No. 977, Nin bay and Port Maudaon. Publication. Eastern Archipelago, Part I., 1911, pages 345, 346.

No. 1205. Java, North Coast. Batavia road—Alterations in buoyage. Position. Ournst, lat. 6° 02' S., long. 106° 44¹/₂' E. (Notice No. 1205 of 1913, dated 15th August.)

Charts affected. No. 933, Batavia road. No. 2086, Sunda strait and approaches. No. 1653, Island of Java, western portion. Publication. Eastern Archipelago, Part. II., 1904, pages 84—86; Revised Supplement, 1909.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibetsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerika E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhøet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarslig foruden Portoudgifterne. Bøkkene nummererholdes for 10 Ore paa Spøkkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1576. Sverrig. Falsterborev. Afmærkning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 33/859. Stockholm 1913.)

Den ifølge „E. f. S.“ Nr. 33/4469 bebudede Forandring af Afmærkningen er nu foretaget. (Kort Nr. 139, 156, 160, 182 og 210.)

1577. Sverrig. Falsterborev. Blinda Segelskär. Sømærke flyttet. Grund fundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/889 og 919. Stockholm 1913.)

Vageren ved *Blinda Segelskär* er flyttet c. 600 m i Retning 93° (misp. E. t. S.) til 55° 21' 06" N. 12° 55' 52" E.

Øst for *Blinda Segelskär*, er fundet Grunde med 6,2 m Vand. Indtil 1500 m NW. for 5,3 m Grunden, som ligger paa 55° 21' 00" N. 12° 58' 15" E. (Kort Nr. 139, 156, 160, 182 og 210.)

1578. Sverrig. Stafstens Rev. Grund fundet. Sømærke flyttet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 34/888 og 919. Stockholm 1913.)

Ved Opmaaling er der fundet Grunde med 4,8 m Vand i en Afstand af indtil 1100 m mellem E. og ESE. fra Vageren med to Koste paa 53° 20' 50" N. 13° 05' 42" E. ved *Stafstens Rev.* Vageren er derfor flyttet c. 730 m i Retning 126° (misp. SE. 1¹/₈ E.), saa den nu staar S. for en ny 6,7 m Grund. (Kort Nr. 139, 156, 160, 206 og 210.)

1579. Sverrig. Kullagrundet. Grunde fundet. Sømærke flyttet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 33/885. Stockholm 1913.)

Ved Opmaaling i Nærheden af *Kullagrundet* er der fundet en Del Grunde:

1) Indtil en Afstand af c. 1000 m W. for Vageren med tre Koste paa 55° 19' 13" N. 13° 16' 00" E. er fundet Dybder paa 7 m Vand.

2) Indtil en Afstand af c. 800 m S. og SE. for ovennævnte Vager er fundet Dybder paa 7,5 m Vand.

- 3) Indtil en Afstand af c. 3000 m E. for ovennævnte Vager er fundet Dybder paa 52 m Vand.
- Ovennævnte Vager er flyttet til 55° 18' 38" N. 13° 16' 00" E., og Fløjstønden S. for Vageren er flyttet, saa at den ligger i samme Retning og Afstand fra Vageren. (Kort Nr. 160.)
- 1580. Sverrig. Kalmarsund. Dämman Fyr. Taagesignal forandret.**
(⁶) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 34/1887. Stockholm 1913.)
Taagesignalet ved *Dämman* Fyr gives nu med Strøene, To-Stød hver 1 Minut, Stød 1,5 s., Pause 3 s., Stød 1,5 s., Pause 54 s., 57° 03' 33" N. 16° 40' 42" E. (Kort Nr. 205 og 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1072. København 1913.)
- 1581. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Tjårfven S. Lystønde inddraget.**
(⁶) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 33/858. Stockholm 1913.)
Lystønden, som til Forsøg var udlagt S. for *Tjårfven*, er atter inddraget. 59° 47' 16" N. 19° 22' 35" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/884. København 1913.)
- 1582. Sverrig. Gävle. Fredrikskans Fyr forandres.**
(⁶) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 33/857. Stockholm 1913.)
Fredrikskans skal flyttes til en Stenliste S. for Bølgebryderen. Fyret bliver forandret til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 3 s., Lys 2 s., Mørke 1 s., Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra c. 204° til c. 226°;
2. hvidt i — c. 226° - c. 231° - c. 231°
grund og 6 m Grunden *Grymet*;
3. rødt i — c. 231° - c. 268°;
4. grønt i — c. 268° - c. 59°;
5. hvidt i — c. 59° - c. 61°;
6. rødt i — c. 61° - c. 76°
Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Fyrtårn.
Ved *Brynäslandet* skal opløres 2 Dagsmærker, saaledes at Grænserne for den hvide Lysvinkel Nr. 2 betegnes ved, at Fyret holdes overet med det ene eller det andet af disse Dagsmærker.
Fredrikskans gamle Fyr: 60° 41' 21" N. 17° 13' 22" E.
- 1583. Sverrig. Gävle. Engelhofa. Fyr forandres.**
(⁶) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 33/856. Stockholm 1913.)
For at angive W.-Grænsen for Ankerpladsen paa *Gävle* Red indsettes i *Engelhofa* Fyr en hvid Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra c. 17° til c. 20°. 60° 42' 21" N. 17° 14' 42" E.
- 1584. Sverrig. Bottniske Bugt. Ekes Grund og Elingsrund. Sømærker udlagt.**
(⁶) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 34/886. Stockholm 1913.)
Den 1 „E. f. S.“ Nr. 32/1425 bebudede Ahmærkning er nu udlagt.
- 1585. Sverrig. Bottniske Bugt. Ursviken Östra Fyr nedlægges.**
(⁶) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 33/855. Stockholm 1913.)
Ursviken Östra Fyr paa *Sundgrundskaajen* nedlægges permanent. 64° 41' 01" N. 21° 12' 15" E.
- 1586. Sverrig. Bottniske Bugt. Skelletteå. Fyr tændes.**
(⁴) Underrettelser for sjöfarande" Nr. 33/854. Stockholm 1913.)
Til Brug ved Indsejlingen fra Søen S. om *Gåsören* til *Skelletteå* Havn skal følgende Fyr tændes:
1) Paa c. 64° 40' 30" N. 21° 16' 30" E. 2 hvide, faste Fyr, 130 m fra hinanden. Holdt overet i Pejling 332°, leder Fyrene mellem *Middjön* og *Röset* paa den ene Side og *Näsörn*, *Näsgrundet* og 8 m Grunden SW. for *Gåsören* paa den anden Side.

1636. Østerrig-Ungarn. Triest Bugt. Sistani Bugt. Oplysning om Fyr.

(⁶) Kundmachung für Seefahrer" Nr. 33/1037. Pola 1913.)
Det røde, faste Fyr paa Havnens W.-lige Molehoved er slukket. Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af den E.-lige Dæmning er privat; man maa ikke stole paa, at det brænder. Paa Broen i Bunden af Bugten kan der brænde et hvidt Fyr. Det grønne Fyr: 45° 46' 1 N. 13° 37' 9 E.

1637. Ægæiske Hav. Saloniki Bugt. Kara Burun. Lodsstation oprettet.

(⁶) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 33/2095. Berlin 1913.)
Ved *Kara Burun* er oprettet en Station for Lodser, der lodser til *Saloniki*. *Kara Burun*: 40° 30' N. 22° 50½ E.

1638. Tyrkiet. Bosphorus. Gök Su (Göksudere). Tønde udlagt.

(⁶) Nachrichten für Seefahrer" Nr. 33/2096. Berlin 1913.)
Paa Barren ved Floden *Gök Su* er i 7 s m Vand udlagt en rød Spidstønde, 0,45 Sm 108° (misv. E. t. S. 7/8 S.) fra *Rumeli Hisar* Fyr. 41° 04' 47" N. 29° 03' 59" E.

1639. Tripolis (Libyen). Tolmetta (Tolmeita). Fyr tændt.

(⁶) Avviso ai Naviganti" Nr. 205/587. Genova 1913.)
Ved *Tolmetta* er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 31 s., Lys 15,5 s., Mørke 15,5 s., c. 32° 43' N. 20° 53' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R.: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T.: Tillæg.

Korta eller
Bogs Nr. *England*:

R 80 Spain, west coast. — Port of Ferrol.

R 1300 South America, west coast. — Plans on the coast of Chile.

R 1503 Central America, east coast. — Pearl cays.

R 282 Newfoundland. — St. John bay to Orange bay and strait of Belle isle.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1628. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Key West. Sand Key. Forandring af Fyr opsat.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2558. Washington 1913.)
 Forandringen af *Sand Key* Fyr er opsat indtil videre. Fyret vil antagelig blive forandret i Januar 1914, men Bekendtgørelse om Forandringen vil ikke yderligere blive optaget i „E. f. S.“ før den er træadt i Kraft. 24° 27' 10" N. 81° 52' 40" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1455. København 1913.)
- 1629. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Hillsboro Bugt. Fyr tændes.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2560. Washington 1913.)
 Den 1ste September 1913 tændes *Hillsboro* Bugt hvide Fyr Nr. 9. Det er synligt i Pejlinger fra 340° gennem 0° til 240°. 27° 54' 13" N. 82° 26' 23" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2228. København 1912.)
- 1630. Cuba N.-Kyst. Nuevitas. Vrag afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2105. Berlin 1913.)
 Vraget af *Catalonia* ligger paa E.-Siden af Indløbet til *Nuevitas* Havn, c. 180 m fra Kysten. En sort Stumtønde er udlagt ved Vraget i 6,4 m Vand. *Nuevitas*: 21° 35' N. 77° 15' W.
- ## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.
- 1631. Spanien. Tarifa. Undervandsklokke borttaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2086. Berlin 1913.)
 Undervandsklokken er borttaget fra Klokketønden ved S.-Enden af *Kap Tarifa*. 35° 59³/₄' N. 5° 36¹/₂' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/623. København 1912.)
- 1632. Italien W.-Kyst. S. Margherita. Fyr forandret.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 191/539. Genova 1913.)
 Det hvide Fyr med En-Formørkelser hver 5 s., er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 2,5 s., Mørke 2,5 s., 44° 19' 50" N. 9° 13' 02" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1360. København 1913.)
- 1633. Italien W.-Kyst. Canale di Procida. Torrione. Lystønde forandret.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 206/590. Genova 1913.)
 Lystønden ved Grunden *Torrione* viser nu rødt Et-Blink hver 6 s., Lys 2 s., Mørke 4 s., 40° 46' 30" N. 14° 02' 40" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1294. København 1913.)
- 1634. Sicilien W.-Kyst. Egadiske Øer. Marettimo. Fyr forandret.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 205/580. Genova 1913.)
 Fyret ved *Punta Labeccio* paa W.-Kysten af Øen *Marettimo* viser nu hvidt, fast Lys med Blus hver 2 m, Lys 1 m, 26,5 s., delvis formørket 15 s., Blus 3,5 s., Mørke 15 s. I øvrigt uforandret. 37° 57' 19" N. 12° 03' 01" E.
- 1635. Italien E.-Kyst. Cervia — Corsini. Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2165. Berlin 1913.)
 Partøjet *Annusio* er sunket i 20 m Vand ud for Kysten mellem *Cervia* og *Corsini*. Stormasten er c. 1 m over Vandet. Vraget vil blive afmærket. 44° 24' 40" N. 12° 29' 00" E.
- 2) W. for Kajen paa c. 64° 40' 26" N. 21° 15' 10" E. et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s. Lyset er:
 1. grønt i Pejlinger fra c. 277° til c. 280°;
 2. hvidt i — — c. 280° — c. 285°, denne Lysvinkel leder mellem *Flacket* paa den ene Side og *Hvitan* og *Törn* paa den anden;
 3. rødt i — — c. 285° — c. 295°.
 3) Paa den E.-lige Ende af Kajen paa c. 64° 40' 19" N. 21° 15' 28" E. et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formørkelser hver 10 s. Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra c. 155° til c. 208°;
 2. rødt i — — c. 208° — c. 216°, 6 m Grunden *Hvitan* ligger i denne Lysvinkel;
 3. hvidt i — — c. 216° — c. 267°.
 Fyrens Brændetid: 1ste Aug.—Skibsfartens Ophør.
- 1587. Finland. Bottniske Bugt. Abo Distrikt. Wallenströmsgrund. Sømærke udlagt.**
(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 109. Helsingfors 1913.)
 Ved *Wallenströmsgrund*, N. for 7,5 m Løbet fra Søen til *Raumo*, c. 0,4 Sm 214° (misv. SW. ⁵/₈ S.) fra *Pihlassaari Holme*, er udlagt en Vager med S.-lig Topbetegnelse i c. 9 m Vand. 61° 10' 00" N. 21° 20' 48" E.
- 1588. Finland. Bottniske Bugt. Ålands Distrikt. Storbrotten Fyrskib atter udlagt.**
(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 34/891. Stockholm 1913.)
Storbrotten Fyrskib er atter udlagt og Reservfyrskibet inddraget. c. 60° 25' N. 19° 13' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1244. København 1913.)
- 1589. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Ekö. Sømærke udlagt.**
(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 112. Helsingfors 1913.)
 Ved Landgrunden paa SW.-Siden af *Ekö* er i c. 9 m Vand udlagt en Vager med W.-lig Topbetegnelse. 59° 53' 28" N. 23° 16' 28" E.
- 1590. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Gråhara. Afmærkning forandret.**
(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 33/863. Stockholm 1913.)
 Ved *Gråhara Norra* Grund er udlagt en Vager med E.-lig og en Vager med W.-lig Topbetegnelse. Vageren med Kors er inddraget. Grunden: 60° 06' 32" N. 24° 58' 44" E. Positionen svarer til *danske* Kort; addresser i 12" til Lgd., svarer den til *russiske* Kort. (Kort Nr. 155.)
- 1591. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Sømærker udlagt.**
(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 34/895. Stockholm 1913.)
 Ved et 3,9 m Løb, som gaar fra Farvandet *Kotka—Langinkoski* Vest efter forbi *Munsaari* Holmene er udlagt følgende Sømærker: 1) En Vager med S.-lig Topbetegnelse paa c. 60° 28' 02" N. 26° 55' 02" E. 2) En Vager med N.-lig Topbetegnelse paa c. 60° 27' 56" N. 26° 54' 55" E. 3) En Vager med S.-lig Topbetegnelse paa c. 60° 28' 05" N. 26° 54' 30" E. 4) En Vager med W.-lig Topbetegnelse paa c. 60° 28' 08" N. 26° 54' 26" E.
- 1592. Rusland. Øsel S.-Kyst. Zerel (Svalferort). Fyr forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2073. Berlin 1913.)
Zerel (Svalferort) Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 34 s., Lys 17 s., Mørke 17 s., 57° 54¹/₂' N. 22° 03' E.
 (Kort Nr. 205.)
- 1593. Tyskland. Schiewenhorst og Neufähr. Sømærker udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2063. Berlin 1913.)
 Ved *Schiewenhorst* er der udlagt to Tønder mellem de ydre Tønder og *Mole-* hovedet for at afmærke det dybe Løb. Paa E.-Siden ligger en sort Spidstønde, 54° 21'

06" N. 18° 57' 21" E., og c. 170 m W. for denne en rød Spirtønde, 54° 21' 06" N. 18° 57' 06" E. Man maa ikke stole paa, at Tønderne ligger paa deres rigtige Plads. Ved den gamle *Weichsel* Munding ved *Newfähr* er der udlagt en rød Spirtønde *D.* Indsejlingsrenden ligger nu mellem Tønde *D* og den sorte Spidstønde *I.* Afmærkningen bestaar nu af følgende 4 røde Spirtønder: *A* paa 54° 23' 54" N. 18° 46' 35" E., *B* paa 54° 23' 20" N. 18° 46' 51" E., *C* paa 54° 22' 58" N. 18° 47' 00" E. og *D* paa 54° 22' 45" N. 18° 47' 09" E., samt af sort Spidstønde *I* paa 54° 22' 40" N. 18° 47' 04" N. og sort Spidstønde *2* paa 54° 22' 32" N. 18° 47' 03" E.
(Kort Nr. 206.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/1166. København 1912.)

1594. Tyskland. Stralsund. Borearbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2065. Berlin 1913.)
I *Zaegelraben* mellem *Stralsund* og *Dänholm* og i *Stralsund* Farvandet mellem *Dänholm* og *Rügen* foretages Borearbejder, der sandsynligvis varer tre Maaned. Bore-fartøjerne viser paa den Side, paa hvilken de skal passeres, en rød Cylinder eller et rødt Lys mellem to hvide. Desuden fører de Ankerlanterne. Arbejdsstederne skal passeres i tilbørlig Afstand og med langsom Fart. *Dänholm*: 54° 18½' N. 13° 07½' E.

1595. Tyskland. Fehmarnsund. Grunde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2066. Berlin 1913.)
I den W.-lige Del af *Fehmarnsund* er fundet følgende Grunde:
1) c. 200 m W. for Tønde *A* strækker en smal Ryg med 3,3 à 3,8 m Vand sig ud i Farvandet c. 100 m N. efter fra Linien mellem Tønderne *Fehmarnsund* W og *A*. c. 54° 24' 1 N. 11° 05' 2 E.
2) Mellem Tønderne *Fehmarnsund* W og *A* ligger en 3,8 m Pulle paa 54° 24' 02" N. 11° 04' 38" E.
3) NW. for Tønde *A* er fundet følgende Dybder:
a) 6 m paa 54° 24' 16" N. 11° 04' 54" E. b) 6 m paa 54° 24' 13" N. 11° 04' 57" E. c) 5,3 m paa 54° 24' 13" N. 11° 05' 09" E.
(Kort Nr. 235 og 243.)

1596. Tyskland. Kieler Fjord. Strander Bucht. Øvelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2067. Berlin 1913.)
Paa Hverdage afholdes fra Skydepladsen ved *Strander Bucht* Skydeøvelser med Torpedoer fra Solopgang til Solnedgang indtil den 30te September 1913.
Skydefeltet gaar fra Skydepladsen 7 Sm ud i Søen og begrænses af Linierne „*Dänischenhagener Mølle—Bülk Fyrskib*“ og „*Dänischenhagener Mølle—Tønde Kiel 3*“. Under Skydningen er det forbudt at ankre mellem de ovennævnte Grænselinier og paa det Areal som mod N. begrænses af Linien „Skydepladsens Taarn—*Bülk Fyr—Bülk Fyrskib*“ og mod S. af Linien „Skydepladsens Taarn—Tønde *Kiel 4—Tønde Kiel 3*“. Under Skydningen er en rød Ballon højt paa Skydepladsens Taarn. *Bülk Fyrskib*: 54° 28' N. 10° 15" E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1597. Sverrig. Sundet. Hveen W. Vrag afmærket.

Ifølge Telegram fra Loddskaptajnen i *Malmd* er den svenske Kanonbaad *Urd* sunket c. 1 Sm W. for *Hveen Fyr*. Et Vragfyrskib er udlagt W. for Vraget. En Vrag-prik er udlagt tæt W. for Vraget. *Hveen Fyr*: 55° 54' 53" N. 12° 40' 20" E.

1619. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Stratford Point. Tønde ombyttet med Klokketønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2129. Washington 1913.)
Stratford Point Shoal Tønde 16 B er ombyttet med en Klokketønde. *Stratford Point*: 41° 09' N. 73° 06¼' W.

1620. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Westcott Cove. Skær.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2430. Washington 1913.)
Paa E.-Siden af Indløbet til *Westcott Cove* er fundet tre Skær med 0,6 m Vand. Det yderste Skær ligger paa 41° 01' 45" N. 73° 30' 26" W., og de to andre c. 50 m fra dette.

1621. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island. Shinnecock Bay. Fyr forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2546. Washington 1913.)
Omtrent den 4de Februar 1914 forandres *Shinnecock Bay* Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 7½ s. Lyn 0,3 s., Mørke 1,6 s., Lyn 0,3 s., Mørke 3,4 s., 40° 51' 03" N. 72° 30' 16" W.

1622. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Northeast End Fyrskib udlagt og forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2547. Washington 1913.)
Northeast End Fyrskib er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. Omtrent den 1ste November 1913 forandres Fyrskibet til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s. Mørke 1 s., 38° 57' 45" N. 74° 29' 34" W.

1623. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Winter Quarter Shoal Fyrskib. Forandring opsat.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2549. Washington 1913.)
Forandringen af *Winter Quarter Shoal* Fyrskib er opsat indtil videre. Den vil rimeligvis blive foretaget i Oktober d. A., men Bekendtgørelse om Forandringen vil ikke yderligere blive optaget i „E. f. S.“, tør den er traadt i Kraft. 37° 55' 25" N. 74° 56' 22" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/539. København 1913.)

1624. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Hog Island Shoal. Vrag borttaget. Fyr slukket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2438. Washington 1913.)
Skydeskiven Kalkadin er borttaget og det røde Fyr slukket. 38° 01' 53" N. 76° 27' 24" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/925. København 1913.)

1625. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Dybde over Vrag.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2553. Washington 1913.)
Dybden over Vraget af Lægteren *Bangor* er nu 12 m. 36° 57' 42" N. 76° 20' 53" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 7/247. København 1913.)

1626. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Hatteras Fyr forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2554. Washington 1913.)
Omtrent den 1ste Februar 1914 forandres *Cape Hatteras* Fyr til at vise Blink hver 6 s. i Stedet for hver 10 s. I øvrigt uforandret. 35° 15' 17" N. 75° 31' 16" W.

1627. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Fyr forandres.
(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2555. Washington 1913.)
Omtrent den 1ste Februar 1914 forandres *Cape Lookout* Fyr til et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 10 s., 34° 37' 22" N. 76° 31' 29" W.

1612. England. Liverpool Bugt. Queen's Channel. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1225. London 1913.)
Vraget af Damperen *Blackrock* ligger 0,13 Sm 163° (misv. S.) fra Lystønde Q 2. Paa E.-Siden af Vraget ligger en grøn Lystønde, der viser grønt Blink, og paa Vragets W.-Side er udlagt et Mærkeskib. Det tilraades at holde saa langt som muligt uden om Mærkeskibet og Lystønderne, naar man passerer Stedet. Vraget: 53° 31' 42" N. 3° 14' 35" W.

1613. Skotland. Islay Sund. Grund.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1234. London 1913.)
En Koralggrund med 8,7 m Vand ligger 1,16 Sm 47° (misv. NE. t. E. 7/8 E.) fra *Rudha Mhail* Fyr. 55° 57' N. 6° 05 3/4' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1614. Island N.-Kyst. Skagen. Kalfshamar og Skagata. Fyr tændt.**

Paa *Skagen, Skagastrand Halvø*, er tændt følgende Fyr:

1) *Kalfshamar* hvide og røde Blinkfyr, der viser To-Blink hver 15 s., Blink 0,75 s., Mørke 3,5 s., Blink 0,75 s., Mørke 10 s. Lyset er hvidt S. for Pejling 155°, rødt N. for Pejling 155° over Grundene W. for *Røfines*. Flammens Højde: c. 11 m. Synsvidde og Lysevne: 12 Sm. Linseapparat af 5te Orden, 3 m høj, rødt Fyrstativ med hvidt Bælte. Fyret staar yderst paa det S.-lige Næs. 66° 00' (58") N. 20° 26' (00") W.

2) *Skagata* hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 4,5 s., Flammens Højde: c. 30 m. Synsvidde og Lysevne: 16 Sm. 8 m høj, rødt Fyrstativ. Linseapparat. Fyret staar yderst paa *Skagata*. 66° 07' (00") N. 20° 05' (50") W. (Jfr. „Efterretninger for Søfarende“ 1910, Side 415.)

(Kort Nr. 147, 204, 239 og 254. Islandske Lods, Side 116 og 117. Fyr-Fort. Nr. 636 A og 636 B.)

1615. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Matinicus. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2423. Washington 1913.)

En Grund, kaldet *White Rock*, med 2,1 m Vand er fundet paa 43° 52' 51" N. 68° 52' 48" W.

En Grund med 2 m Vand ligger c. 190 m E. for *White Rock*.

Paa den E.-lige Del af *Two Bush Ledge* er der fundet mindre Vand.

Grunde med 1,3 à 2,7 m Vand er fundet indtil 230 m E. fra den S.-lige Del af *Øen Wheaton*.

1616. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sund. Woods Hole. Great Harbor. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2548. Washington 1913.)

Fish Rock Spiritende Nr. 2 er udlagt i c. 3,6 m Vand ved et Skær med 1,5 m Vand, 203° (misv. SW. 3/4 S.) fra *Great Harbor* Bagfyr og 241° (misv. W. t. S. 3/5 S.) fra *Great Harbor* Forfyr. 41° 31 1/2' N. 70° 40 1/2' W.

1617. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket E. Hindring.

(„Notice to Mariners“ Nr. 31/2424. Washington 1913.)

En Hindring med 3,5 m Vand ligger i Dybden paa 8,2 m, haard Sandbund, 2,3 Sm 121° (misv. SE.) fra *Nantucket (Great Point)* Fyr. 41° 22' 15" N. 70° 00' 18" W.

1618. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Sakonnet Floden. Skær rapporteret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 32/2544. Washington 1913.)

En Grund med 2,5 m Vand ligger c. 1,3 Sm fra *Gould Island* paa 41° 35' 40" N. 71° 13' 43" W. Grunden er midlertidig afmærket med en almindelig Tønde.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1598. Danmark. Isefjord. Hundsted. Oplysning om Fyr.**

Det røde, faste Hjelpebagfyr staar paa 55° 57' (58") N. 11° 51' (10") E. og Forfyr staar 153 m 251° (misv. W. 7/8 S.) fra Bagfyret. Holdt overet i Pejling 71°, leder Fyrene midt gennem Havnens Indløb.

(Kort Nr. 210, 227 og 258. Danske Lods, Side 519. Havne-Lods, Side 81. Fyr-Fort. Nr. 495 A.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1432. København 1913.)

1599. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser.

Den 13de, 15de, 16de, 17de, 18de, 19de, 20de, 22de, 23de, 24de, 26de, 27de, 29de og eventuelt 30te September 1913 afholdes Skydeøvelser ved *Jægerspris* fra Kl. 10 1/2 Fm. til Kl. 2 1/2 Em. Paa de Dage, der skydes, hejses Signalflag om Morgenen tidlig paa *Krøblingebakke*, c. 1000 m WNW. for *Christiansmønde*, samt paa *Carolinnehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende nedhales Flagene. Under Skydningen er det forbudt at komme W.-Kysten af *Horns-Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for samme indtil *Alholm* nærmere end c. 2 Sm. *Alholm*: 55° 55' N. 11° 54' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.**1600. Norge. Oplysning om Fyr.**

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren.“ Nr. 12 og 13. Kristiania 1913.)

Den 25de August 1913 tændes følgende Fyr:

I. Reinesund Fyr, Vardø. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med Tre-Formærkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 290° til 307°, fri W. om *Auløvsengen*;
2. hvidt i — - 307° - 315°, fri E. om *Homøfluene*;
3. grønt i — - 315° - 330°, fri W. om *Homøfluene*;
4. hvidt i — - 330° - 354°, fri E. om *Vaarbjergtet*;
5. rødt i — - 354° - 56°, fri N. om Tønden paa *Hasselnesset*;
6. hvidt i — - 56° - 88°.

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 23' 10" N. 31° 08' 20" E.

II. Ribesfyr, Grandeviken. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 21°, fri W. om *Rødsidgrunden*, til 28°, fri E. om *Grønde-storfuaa*;
2. rødt i Pejlinger fra 28° til 47°, fri N. om *Haafuaa*;
3. hvidt i — - 47° - 52°, fri S. om *Ursegtaeren*;
4. grønt i — - 52° - 189°, fri E. om *Lysbotnflua*;
5. hvidt i — - 189° - 199°, fri W. om *Kugmelsflua*.

Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 63° 42' 10" N. 9° 31' 30" E.

III. *Askvaag* Fyr paa *Haugnesset, Hustadviken*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med Tre-Formærkelser. Brændetid: 20de Juli til 15de Maj. Fyret kan kun benyttes af lokalt kendte Folk. 62° 58' 00" N. 7° 02' 35" E.

IV. *Skaneveik* Fyr paa *Trømskenesflua, Skaanevikfjord*. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 303° til 332°, fri W. om *Revalholmfluen*;
2. hvidt i — - 332° - 340°, fri E. om *Skaanen*;
3. rødt i — - 340° - 71°, fri N. om *Leibnes*;
4. hvidt i — - 71° - 94°, fri S. om *Toftedalven*;
5. grønt i — - 94° - 126°, fri E. om Landet ved *Hødlestad*;
6. hvidt i — - 126° - 131°, fri W. om *Ølfarneslandet*;
7. rødt i — - 131° - 181°, fri W. om *Yannes*.

Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, $4\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 44' 40" N. 5° 56' 00" E.

V. *Graslingerne* Fyr er synligt i Pejlinger fra 215° gennem 0° til 65°.

I Bifrets Lysvinkel Nr. 2 gaar Pejling 113° klos til S-ligste *Brødræskjer* og ikke som angivet fri S. om dette. 64° 43' 40" N. 10° 51' 50" E. (Se „F. t. S.“ Nr. ^{32/1485} Pk. XVI.)

VI. Den 1ste September 1913 sker følgende Forandringer:

A. *Espevær* Fyr nedlægges. 59° 35' 00" N. 5° 09' 20" E.

B. *Marshallene* Fyr, *Espevær*, tændes. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formarkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 158°, midt i Sundet mellem *Ramsholmen* og *Sværtesjøen*, til 292°.

2. hvidt i Pejlinger fra 292°, fri S. om *Bønnelubk*, til 347°.

3. rødt i — — — 347°, fri E. om *Lille Rødholmen* og *Krakskjærgrundene*, til 5°, ind paa *Marsøen*.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, $4\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 34' 50" N. 5° 09' 05" E.

C. *Dørø* Fyr, *Espevær*, tændes. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formarkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 240° til 295°.

2. hvidt i — — — 295°, klos til *Odnæftøen*, til 299°.

3. rødt i — — — 299°, klos til *Skarholmen*, til 16°.

4. hvidt i — — — 16°, fri W. om *Seiskjær* og *Rødholmene*, til 23° (*Rødholmsbæ* med 9₁ m Vand ligger i denne Lysvinkel);

5. grønt i Pejlinger fra 23°, fri E. om *Saugøen* og *Saugøbaae*, til 27°, fri W. om *Lodørsø* og *Lodørsøbaae*.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, $4\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 35' 10" N. 5° 09' 40" E.

(Kort Nr. 179)³¹

1601. **Tyskland. Helgoland. Afmærkning forandret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2078. Berlin 1913.)

Afmærkningen ved *Helgoland* er forandret som følger:

Sellebrunnen hvide Fløjetønde med N-lig Topbetegnelse og *Sellebrunnen* hvide Lystønde er indtaget. Samtidig er en sort og hvid tærnet Lys- og Fløjetønde, mærket „*Sellebrunnen*“ med N-lig Topbetegnelse, udlagt. Lys- og Fløjetønden viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 8 s, Lys 4 s, Mørke 4 s. 54° 14' 19" N. 7° 50' 24" E. c. 100 m S. for Lys- og Fløjetønden er udlagt en lille, hvid Stationstønde, mærket „*Sellebrunnen*“.

Man maa ikke ubetinget stole paa, at Tønden brænder.

(Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{31/1388} København 1913.)

(Se „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2142. Berlin 1913.)

1602. **Tyskland. Eider. Lystønde udlagt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2076. Berlin 1913.)

I *Ausseneider* er der E. for Lodsgalløten mellem Tønderne 6 og 7 til Forsøg

i 3 m Vand udlagt en sort Lystønde 6 a, der viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 8₃ s, Lys 4₃ s, Mørke 4 s. 54° 13' 27" N. 8° 37' 45" E.

1603. **Tyskland. Elben. Brunshittelkoog—Søsmehusen. Ledofyr tændt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2142. Berlin 1913.)

Søsmehusen og *Brunshittelkoog* Fyr er tændt. Synsviddelen for *Brunshittelkoog*

Fyrs hvide Lys er 17 Sm og ikke som opgivet 19 Sm. c. 53° 53 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 07 $\frac{3}{4}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{32/1440} København 1913.)

(Se „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2077. Berlin 1913.)

1604. **Tyskland. Elben. Brøkdorf. Undervandshindring borttaget.**

Undervandshindringen ud for *Brøkdorf* Fyr er borttaget og Mærkeskibet ind-

taget. *Brøkdorf* Fyr: 53° 51' 34" N. 9° 20' 44" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{31/1497} København 1913.)

1605. **Tyskland. Østfrisiske Øer. Borkum. Skydning.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2144. Berlin 1913.)

Den 3de og 4de September d. A. afholdes Skydeøvelser fra *Borkum* ud over Søen.

Osterens fra Anduvningstønden til Tønde O 6 ligger i den farlige Zone. *Westerens* er fri. Forhindrer Vejforholdene Skydningen paa de nævnte Dage, skydes der de følgende Dage. Skydningen begynder c. Kl. 9 Frm. *Borkum* Fyr: 53° 35 $\frac{1}{2}$ ' N. 6° 40' E.

1606. **Tyskland. Ems. Emshörnplate. Grund tiltaget. Kampen Fyr forandret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2132. Berlin 1913.)

Emshörnplate er tiltaget E. efter imellem Tønderne W Q og E A. *Kampen* Fyr

er forandret og viser nu:

1. hvidt Tre-Lyn i Pejlinger fra 134° til 141 $\frac{1}{2}$ °;

2. hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 141 $\frac{1}{2}$ ° til 144°;

3. hvidt Fire-Lyn i Pejlinger fra 144° til 147°.

Tønderne W Q og E A vil blive flyttet E. efter til den faste Lysvinkels Grænse.

Kampen Fyr: 53° 24' 26" N. 7° 01' 08" E.

1607. **Holland. Ems. Wester-Ems. Tønde ombytet.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 181/1713. 's-Gravenhage 1913.)

Anduvningstønden *Wester-Ems* er ombytet med en sort Baaketønde med Spejl.

53° 38' $\frac{1}{2}$ N. 6° 23' $\frac{1}{2}$ E.

1608. **Holland. Zuidersee. Harlingen. Fyr forandret.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 179/1694. 's-Gravenhage 1913.)

Fyret paa den S-lige Havnedæmning ved *Harlingen* viser nu Lys med To-Formarkelser hver 16 s, Lys 8 s, Mørke 3 s, Lys 2 s, Mørke 3 s. Synsvide: 7 Sm. I Pej-

linger fra 108° til 114° er Lyset forstærket. 53° 13' $\frac{1}{5}$ N. 5° 24' $\frac{1}{1}$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{29/1216} København 1913.)

1609. **Belgien. West Hinder Fyrskib ESE. Vrag.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 33/2079. Berlin 1913.)

Dampren *Wiegand* fik Bunden beskadiget i April d. A. ved at støde paa en

Undervandshindring 2 a 2 $\frac{1}{2}$ Sm 113° (misv. SE. $\frac{3}{4}$ E.) fra *West Hinder* Fyrskib. Ved

en Besigtigelse af Skibsbunden fremgik det, at Vraget maa have stødt mod et paa Bunden

liggende Vrag. Ifølge Lodsens Udsagn skal der, foruden Vraget af det i December 1912

sunkne Fyrskib, ligge tre Vrag her i Nærheden. *Wiegand* havde et Dybgaende af 8₁ m;

den stødte ved Lavvande og med svær Sø. c. 51° 22' N. 2° 30' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ^{11/1804} og ^{25/3057} København 1905 og 1912.)

1610. **England. Themsen. Uddybning.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1212. London 1913.)

4₃ m Grunden, som ligger 0₆₃ Sm 266° (misv. W. t. N.) fra *Nore* Fyrskib, og

som herfra gaar i ENE-lig Retning med 5₁ m Vand paa E-Enden af Grunden, er blevet

uddybet til 6 $\frac{1}{2}$ m. 51° 28 $\frac{1}{2}$ ' N. 0° 47 $\frac{3}{4}$ ' E.

5 $\frac{1}{2}$ m Pullen og 6 $\frac{1}{4}$ m Pullen, tæt W. for ovennævnte Plads er uddybet til 6 $\frac{1}{2}$ m.

5 $\frac{1}{4}$ m Pullen, som ligger 1₉₅ Sm 252° (misv. W. $\frac{1}{4}$ S.) fra *Southeast Pier* Fyr er

uddybet til 6₁ m. 51° 30 $\frac{1}{4}$ ' N. 0° 40 $\frac{1}{2}$ ' E.

V. **Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**

1611. **England. Spithead. Mother Bank. Grundpiller opføres. Lystønder udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1233. London 1913.)

To Sæt Grundpiller, hver bestaaende af fire Piller, opføres 1₅₃ Sm 336° (misv.

N. $\frac{3}{4}$ W.) fra *All Saints'* Spir i *Ryde* og 48° (misv. NE. t. E. $\frac{5}{8}$ E.) fra *Fishbourne* Flag-

stang. Toppen af Pillerne vil være c. 1 $\frac{1}{2}$ m under Vandet ved Høgvande, og de vil blive

afmærket med en Støge med Kurvfløjning. Paa N-Siden af Pillerne er udlagt en rød

Lystønde, der viser hvidt Lys med Formarkelser. Paa S-Siden af Pillerne er udlagt en

sort Spidstønde. Man advares mod at passere mellem Tønderne. 50° 45' N. 1° 10 $\frac{3}{4}$ ' W.

Svendborg. R. P. Petersen, Andersen, ank. Drøger 16./8. — Erhardt, Larsen, ank. Setubal 19./8. — Valkyrien, Hansen, ank. Uleåborg 19./8. — Zenitha, Jensen, ank. Stolpemünde 20./8. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Fowey 19./8. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Windau 19./8. — Fulvia, Petersen, ank. St. Valery s. S. 20./8. — Pampa, Jensen, ank. Aarhus 20./8. — Althea, Petersen, ank. le Havre 22./8. — Cimbria, Larsen, ank. Bridgewater 21./8. — Cathrine, Hansen, ank. St. Valery s. S. 21./8. — Ragnhild, Wilde, ank. Mjøfjord 21./8. — Doris, Køkke, ank. Fjellebroen 23./8. — Sophie, Hansen, ank. Ebeltøft 23./8. — Erik, Hansen, ank. Dunkerque 22./8. — Fylla, Hansen, ank. Helsingfors 23./8. — Flora, Sørensen, ank. Höganäs 23./8. — Niels Juel, Olsen, ank. Sundsvall 23./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Karlskrona 24./8. — Carl, Clemmensen, ank. Lübeck 24./8. — Concordia, Henriksen, ank. Stromstad 23./8. — Pallesen, Jensen, ank. Gefle 24./8. — Martin, Petersen, ank. Wihorg 24./8. — Otto, Klug, ank. Umeå 24./8. — Confidence, Michaelsen, ank. Petersborg 23./8. — Lauritz, Dam, ank. Umeå 24./8. — Agnes, Nielsen, ank. Kotka 24./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Stugsund 24./8. — Clytia, Jensen, ank. Petersborg 25./8. — Maagen, Jensen, ank. Örnsköldsvik 24./8. — Mine, Nielsen, ank. Dundee Red 25./8. — Lyø, Jensen, ank. Gefle 24./8. — Casper, Hansen, ank. Umeå 26./8. — Newsky, Nielsen, ank. Umeå 26./8. — Alma, Hansen, ank. Petersborg 25./8. — Gefion, Lund, ank. Dysart 25./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Wemyss 26./8. — Minerva, Fuglsang, ank. Göteborg 26./8. — Delos, Andersen, ank. Fowey 26./8. — Marie, Nielsen, ank. Lübeck 25./8.

Ærø. Abba, Petersen, ank. Berwick 18./8. — Arken, Petersen, ank. Skien 18./8. — Emile, Hansen, ank. Fakse Ladeplads 19./8. — Ami, Christensen, ank. West Wemyss 19./8. — Valkyrien, Weber, ank. Dundrum Town 18./8. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Swinemünde 20./8. — Minde, Rasmussen, ank. Karlshamn 20./8. — Christine, Rasmussen, ank. Kjøben-

havn 20./8. — Vega, Olsen, ank. London 20./8. — Hans, Knudsen, pass. St. Vincent 16./8. — Alfa, Madsen, afg. Pensacola 19./8. til Dakar. — M. Hay, Petersen, ank. Port Madoc 16./8. — Th. Lohse, Boye, ank. Ærøskjøbing 21./8. — Jørgen, Olsen, er 15. ds. prajet paa 49° N. Br. 5° V. Lgd. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dover 20./8. — Rota, Olsen, ank. Kilruth 21./8. — Anne, Hansen, ank. Helsingborg 21./8. — Christian, Nielsen, ank. Eekensund 21./8. — Adele, Weber, ank. Kjøge 21./8. — Gertrud, Christensen, ank. Sæby 22./8. — Gloria, Fabricius, ank. Drøbak 22./8. — Else, Boye, ank. Pillau 23./8. — Thor, Petersen, afg. Hamburg 23./8. for Maracaibo. — Salus, Andersen, ank. Akureyri 22./8. — Herkules, Bager, ank. Karlshamn 22./8. — Signe, Hansen, ank. Malmö 23./8. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 23./8. — Ingolf, Olsen, ank. Blyth 23./8. — Rolf, Christensen, ank. Kotka 23./8. — Argus, Jensen, pass. Portland Bill 21./8. vestg. — Mary, Friis, ank. Kjøbenhavn 24./8. — Maagen, Mortensen, ank. Herning Neck 24./8. — Hertha, Krull, ank. Caix 23./8. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Sikeå 24./8. — Villi, Knudsen, ank. Sundsvall 24./8. — Alf, Hansen, ank. Helsingborg 25./8. — Neptun, Skals, ank. Malmö 25./8. — Pampa, Svendsen, ank. Lysekil 24./8. — Norden, Rasmussen, ank. Fowey 25./8. — Nanna, Østermann, ank. Gefle 24./8. — Jørgen Olsen er 17./8. prajet paa 48° N. Br. 8° V. Lgd. — Søstrene er den 12./8. prajet paa 9° N. Br. 25° V. Lgd. — Dana, Boye, ank. Fowey 25./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 28. August 1913. — Toldhobetragtninger. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for September Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
 fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
 Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Aug. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	117	116 ³ / ₄	117
Danmark		117 ¹ / ₂	118
Norden	127 ¹ / ₂	127 ³ / ₄	128
Gorm		—	—
Carl	129—	128 ³ / ₄	129 ¹ / ₂
Dannebrog	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄	144
Skjold	114	114	114 ¹ / ₂
Urania	41—	40 ³ / ₄	41
Neptun	135 ¹ / ₂	135 ³ / ₄	135 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	135—	135 ³ / ₄	135 ³ / ₄
Højmdal	141 ³ / ₄	141 ³ / ₄	142
Østasiatiske	130—	129 ³ / ₄	130
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		135	135 ¹ / ₂
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	91—	91	91 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		81	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		81 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		89	91
4% — — 2. Serie.		91 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4% — — 1.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	86 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄	86 ³ / ₄
4% — — 7.		89 ³ / ₄	90
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.		90	92

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
	Nationalbank	104—	1/4	149	150^{1}/_{2}
Privatbank			104	104 ¹ / ₂
Landmandsbank			136	136 ³ / ₄
Handelsbank			141 ³ / ₄	142 ¹ / ₂
Grundejerbank			11 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂
Burm. & Wain	85 ³ / ₄	—86	85 ³ / ₄	86
Helsingørs Jærnsk.	126 ³ / ₄	—127	126 ¹ / ₂	126 ³ / ₄
Sukkertabr.	224 ³ / ₄	—225	224 ³ / ₄	225
Bryggeri Aktier	215 ¹ / ₂	—216	215 ¹ / ₂	215 ³ / ₄

Vekselkurser d. 27. Aug. 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.22	18.17
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	75.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Aug. 1913.

Russiske Noter	215.40
4% Russiske Consols	88.70
3 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	85.00
5% Mexikanske 1899	92.40
5% Rumænske Stats	99.20
4% — — 1890	93.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 188,000, „Danmark“ 100,000, „Norden“ 120,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 112,000, „Skjold“ 64,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 88,000, „Heimdal“ 48,000, „Gorm“ 64,000, „Neptun“ 130,000, „Dansk-russisk“ 524,000, „Østasiatisk“ 52,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Antagelse af Konstabler og faste Matroser i Søværnet.

Omkring den 1. Oktober d. A. vil der til Flaadens Artillerikorps blive antaget c. 20 Konstabler og til Flaadens Matros- og Søminekorps c. 10 faste Matroser af 3die Klasse.

For Antagelsen gælder følgende Regler:

De paagældende skal have afljnt deres Værnepligt ved Søværnet og maa ikke være fyldt 24 Aar. De forpligter sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4 Aar som Konstabler eller Matroser af 3die og 2den Klasse.

Konstabler og faste Matroser af 2den Klasse kan oprykkes i 1ste Klasse og forpligter sig da yderligere til 2 Aar Tjeneste. Konstabler og faste Matroser af 1ste Klasse kan, efter at have gennemgaaet en Uddannelse og bestaaet en Prøve, forfremmes til Underofficerer af 2den Klasse.

Underofficerer af 2den Klasse kan forfremmes til Underofficerer af 1ste Klasse 3die Grad, hvorfra Forfremmelse kan ske til de højere Underofficersgrader og Løjtnantsgraden — den højeste Charge, som en Underofficer kan opnaa — efter de derom gældende Bestemmelser.

Konstabler og Matroser af 3die Klasse lønnes med 480 Kroner aarligt, Konstabler og Matroser af 2den Klasse med 600 Kroner aarligt, og af 1ste Klasse med 720 Kroner aarligt foruden fuld Forplejning og frit Kvarter. De er forpligtede til at anskaffe reglementeret Uniform, der leveres fra Orlogsværftet mod Afkortning i Lønningen; ved den første Anskaffelse paa særligt billige Vilkaar. De Konstabler og faste Matroser, der efter Udløbet af deres Tjenestetid ikke forfremmes hjemsendes.

Konstabler og Matroser faar i Orlovspenge, naar de efter Udløbet af deres Tjenestetid hjemsendes eller forfremmes, 100 Kroner for hvert Aars god Tjeneste som Konstabel eller Matros.

De erhverver sig endvidere efter Udløbet af deres Tjenestetid, naar de er vel anbefalede fra denne, en ved kongelig Anordning nærmere fastsat fortrinnsvis Adgang til saadanne Stillinger under Ministeriet for offentlige Arbejder, Landbrugsministeriet og Marinebestyrelsen, hvortil de som Følge af deres Uddannelse og Tjeneste i Søværnet er skikkede.

Ansøgere kan iøvrigt indhente nærmere Oplysninger paa Orlogsværftets Stabskontor.

Orlogsværftet, den 20. August 1913.

R. Hammer,
fung.

E. Olrik.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kjøbenhavn L.

400 dw. Damper til Salg.

Staal, bygget 1899, $\pm 100 \frac{A}{3}$ L. Ny Klasse 5/1912. Dimensioner: 138' 5" \times 23' 4" \times 10' 3". Dybg. 10' 6". Comp. Maskine agter. 2 Luger, 2 Vinder. Vandballast 30 Tons. 7—8 Knob paa 4 ls.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytskakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværker af enhver Art.
Originale engelske „Water Lights“ til Rødningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søslib. Mindre Skrue-Slib. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsisrenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodsler.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7.8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7.5 m Vand. Bolværkerne 1.7—1.9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: 2 Øre pr. Ton</p> <p>Bugaering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes; betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</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 Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

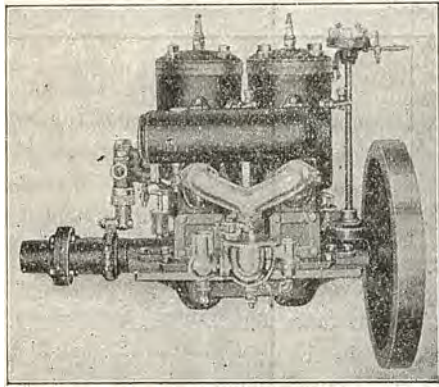
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Fir-maer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulyldere dog, ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Løsning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Løsning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilhagebetales dog efter vissennærmeres Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførselen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betaales 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 Sejlskibe betaales 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 betaales 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 Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 \mathcal{L} , Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny LodsTakster 1903. Bugsering efter Atale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværkt, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masnedsund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betaales kun halve Bro-penge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkavand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Næse.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - Indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præsto.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger.	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 $\frac{1}{2}$, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodsvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.



BAADMOTOREN

Erd

Quality

Nutidens bedste Motor, er nu repræsenteret i Danmark.

Gundestrup Import & Eksp. Co.
Toldbodvej 7. Tlf. 71 77

Specialitet: Hjælpmotorer til Lystartøjer.
Tilbud og Katalog paa Forlangende gratis.

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. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i København.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1².

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenagene

Telegram-Adresse: Søassurance

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæringer og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfæriskrets. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

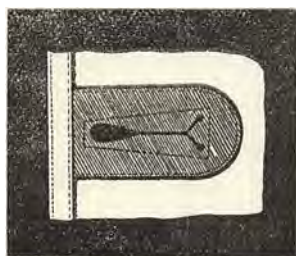
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsku'd ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsdgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i København.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olieøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsens Søn 2014

J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager

Specialitet: Skibsarbejde. All udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens



Compasset i Jernskibe.

Praktisk Anvisning til at rette Compasser og undersøge Deviationen af A. Hovgaard.

Indb. 1,50.

Faas i alle Boglader og hos Forleggeren Axel Andersen, Nørrebro, 18A.

Kakerlakkerpulver

pulver

à 50 Øre.

Tjæders

Insektpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Skibs-Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Björch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6686.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansen“

Cronstadt
Tlf.: „Hansen“

Norrlands Stufwareförbund

Telegrafadress: Stufwareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: **Heekshers Kjøbenhavn.** Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telgr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:

„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.

Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klassen
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorhaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Motorfløjter • Dampfløjter

**Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.**

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte paterterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newnen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

HAFNIA ægte EXPORT-SKIBSØL

er behandlet ganske som Lagerøl og derefter aftappet paa Bryggeriet paa $\frac{1}{2}$ Fl.

Vi garanterer for Holdbarheden.

HAFNIA-BRYGGERIERNE.

Telf.: 638 — 5244.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Fæsing og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningn.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

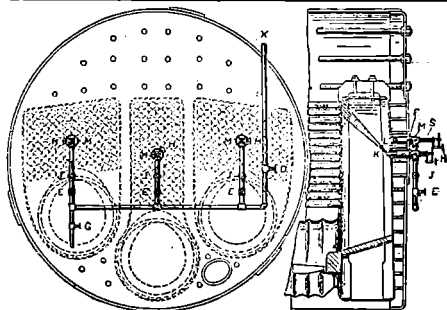
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. September 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nytttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1103 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
— 40 Kr. —
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensens Eff.
Sølvtorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret

Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
**Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.**

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn,
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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“.



KELVIN & JAMES WHITE
Glasgow.

Nautiske Præcisionsinstrumenter
af verdensanerkendt høj Rang.

ENE-AGENT for Skandinavien:

CORNELIUS KNUDSEN
København,

der fører stort Lager og
sender Literatur og Overslag.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester —

Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang, *

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.

Eneforhandler:

L. Kristensen, 27, Vestergade

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Faget henholdende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3081.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.

Telefon 7262.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibafdelingen. Telegram: „Værftet“.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, den 4. September 1913.

Sundhedspas til spanske Havne. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening nedenstaaende fra Udenrigsministeriet modtagen Skrivelse, dateret 8. August 1913:

»Da det i den senere Tid oftere er hændet, at Skibe er ankommet til Spanien uden at have deres Sundhedspas behørigt viseret af vedkommende spanske Konsul i Afgangshavnen, har Generaldirektøren for det spanske Sundhedsvæsen den 30. Juli udstedt et Cirkulære, der i Oversættelse lyder saaledes:

»Som Følge af Undersøgelser indledet paa Grund af et Skibs Ankomst til spansk Havn uden, at dets Sanitetspas var viseret af den spanske Konsul paa Afgangspladsen — hvilken Forsømmelse søgtes undskyldt dermed, at Konsulatet var lukket Dagen før Afgangen, der var Fesdag — har Statsministeren meddelt Indenrigsministeriet, at, ihvorvel de spanske Konsuler er forpligtet til, selv paa Fesdage, at foretage Visering af Skibspapirer, bør denne Forpligtelse dog forstaaes saaledes, at den kun paahviler Konsulerne naar de, forud og skriftligt, anmodes derom af de Interesserede, med Opgivelse af Klokkeslet paa hvilket de ønsker at henvende sig paa Konsulatet for at forelægge Skibspapirer til Visering.

Til Efterretning for de Interesserede, og for at undgaa Forsømmelse af Visering af Skibenes Sanitetspatenter, der er af stor Vigtighed eftersom Skibenes Sanitetsbehandling ved Ankomsten til spanske Havne vil være afhængig deraf, samt ogsaa for at undgaa Bøder, Ophold og anden Ulempe, som en maaske unødvendig Indskriden vilde kunne medføre, offentliggøres denne Statsministeriets Erklæring til nøje Overholdelse.«

Skoleskibet »Georg Stage«. For at erfare, i hvor stor Udstrækning Skoleskibets tidligere Elever og Understyre mænd anvendes i den danske Handelsflaade, har »Georg Stage«s Bestyrelse udsendt trykte Blanketter til saa vidt muligt alle danske Skibsførere med Anmodning om, hver især at udfylde dem for deres Besætnings Vedkommende. Heril er der ydet velvillig Bistand af forskellige Autoriteter, Rederiforeninger og Rederier, men desuagtet kan der let forekomme Undladelser, og da Stiftelsen efter over 30 Aars Virksomhed har stor Interesse af at erfare, hvorledes det er gaaet alle dens tidligere Elever og Understyre mænd, saa opfordrer den disse til — saafremt de ikke allerede, i Aar er indført paa nogen Blanket — at indsende Oplysninger om 1) deres nuværende Stilling, 2) i hvilket Skib de forretter Tjeneste, 3) om de har været forhyret med dansk Handelskib og — saafremt de har forladt Søen — 4) hvor mange Aar de har sejlet og 5) hvad Stilling de opnaaede om Bord, samt opgive 6) fulde Navn, 7) Aarstallet for deres »Georg Stage«-Togt og 8) Skibsnummeret der om Bord til Stiftelsen »Georg Stages Minde«, Nørrevoldgade 16, Kjøbenhavn (1—2), saa at der paa Grundlag af disse Oplysninger og det Materiale, som Stiftelsen allerede er i Besiddelse af, ved dette Aars Slutning kunde laves en statistisk Opgørelse, der formentlig ogsaa kunde bidrage til at belyse Spørgsmaalet om »vore Skibes Bemanding«, der for Tiden staar paa Dagsordenen.

Da Eleverne er spredt hele Verden over, vilde det gavne Sagen, om Enhver, der har Interesse for Skoleskibets Gerning, vilde bidrage til at skaffe saadanne Oplysninger, og om danske Aviser i Indland og Udland vilde optage dette.

Det forende Dampskibsselskabs Begravelseskasse oprettedes den 1. Juli 1888 og har saaledes i Aar bestaaet i 25 Aar. Kassens Bestyrelse har i denne Anledning udsendt et Mindeskrift, i hvilket den gør Rede for Kassens Udvikling i de svundne Aar. Kassen, som er stiftet af Det forenede Dampskibsselskabs Funktionærer, talte til at begynde med lidt over 200 Medlemmer. Allerede i de første tre Maanedre af dens Bestaaen indtraf der tre Dødsfald blandt Medlemmerne, til hvis Efterladte der udbetaltes en Hjælp af 1,800 Kr., altsaa 600 Kr. i hvert Tilfælde. Da Kassen i de første Aar fik vanskelige Tider nedsattes denne Sum efterhaanden til 350 Kr., men er dog senere igen forhøjet til 450 Kr. Medlemsantallet, der i Løbet af flere Aar havde været noget varierende, var ved Begyndelsen af Aaret 1913 vokset til 566. Kassen har lige fra sit første Aar paa velvillig Maade været støttet af Det forenede Dampskibsselskab, og dens Bestyrelse kan nu, da dens Medlemsantal er steget saa betydeligt, se Fremtiden i Møde med Fortrøstning; den beder dog enhver af det store Selskabs Funktionærer at føle det som en Pligt, saavel overfor sin Familie som overfor sine Kolleger, at være Medlem af Det forenede Dampskibsselskabs Begravelseskasse. Blandt de Mænd, der i særlig Grad har været virksomme, dels ved Kassens Oprettelse og dels ved dens Bestyrelse, nævner Mindeskriftet Kontorchef Axel Hansen, afdøde Bogholder Fr. Hald, afdøde Kontorchef Charles Møller, Fuldmægtigene H. Westrup og F. Kjær, samt fhv. Speditør Julius Jørgensen. Der er i Aarens Løb udbetalt 86,670 Kr. i Begravelseshjælp, og Kassens Formue var ved Slutningen af 1912 Kr. 24,807.84.

Søfolks Ulykkesforsikring. Arbejderforsikringsraadets Søfartsafdeling meddeler i sin Beretning for Aaret 1912 bl. a. følgende:

I Løbet af Aaret 1912 indgik der til Arbejderforsikringsraadets Søfartsafdeling Anmeldelse om 517 Ulykkestilfælde, der havde ramt Søenænd, deraf 420 knyttet til Dampskibe, 97 til Sejlskibe. Heril kommer endnu de ved Udgangen af 1911 som uafgjort henstaaende 174 Tilfælde (Dampskibe 128, Sejlskibe 46), paa den anden Side fradrages de 153 Tilfælde (Dampskibe 114, Sejlskibe 39), der ved Udgangen af 1912 henstod uafgjort, saaledes at der ialt bliver 547 Tilfælde, hvortil kom 9 midlertidigt afgjorte, der nu fik deres endelige Afgørelse.

Af de 547 Tilfælde blev 34 (Dampskibe 24, Sejlskibe 10) afvist som ikke henhørende under Loven af 1. April 1905. Deraf var 10 Dødstilfælde; af disse afvistes 2, fordi Døden ikke kunde anses forarsaget ved det anmeldte Ulykkestilfælde, 5, fordi Tilfældet ikke fandtes bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i 1 Tilfælde forelaa der intet Ulykkestilfælde som Aarsag til Døden, og i 2 Tilfælde havde Forulykkede oppebaaret et fast Vederlag paa over 2,400 Kr. aarlig. Af de øvrige 24 Tilfælde kunde i 11 Tilfælde Lidelsen ikke erkendes at være bevirket ved det anmeldte Ulykkestilfælde; 7 Tilfælde var ikke bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i 2 Tilfælde forelaa der intet Ulykkestilfælde som Aarsag til Lidelsen; i 3 Tilfælde oppebaar Tilskadekomne et fast Vederlag paa over 2,400 Kr. aarlig, og 1 Tilfælde afvistes, fordi det paagældende Skib ikke var indført i det offentlige Skibsregister.

Af de øvrige 513 Tilfælde (Dampskibe 417, Sejlskibe 96) afsluttedes 334 (Dampskibe 303, Sejlskibe 31) uden formelig Kendelse, da der fremkom Lægeerklæring eller anden paalidelig Meddelelse om, at den Tilskadekomne fuldstændig havde genvundet sin tidligere Arbejdsevne.

Ved Afdelingens Kendelse afgjordes 179 Tilfælde (Dampskibe 114, Sejlskibe 65), deraf de 9 Tilfælde, som tidligere kun var midlertidigt afgjort. 84 af disse Tilfælde

(Dampskibe 46, Sejlskibe 38) havde Døden til Følge. 16 af de Omkomne efterlod Personer, hvem der tilkom fuld Erstatning; der tilkendtes i hvert Tilfælde 2,800 Kr., altsaa ialt 44,800 Kr. I 4 Tilfælde efterlod de Omkomne sig Personer, til hvis Forsørgelse de havde ydet Bidrag; der tillagdes de Efterladte i 1 Tilfælde 600 Kr., og i 3 Tilfælde hver 800 Kr., ialt 3,000 Kr. Det samlede Beløb, der i 1912 blev tillagt omkomne Søfolks Efterladte, udgjorde herefter 47,800 Kr., hvoraf til Efterladte efter Personer, der var forhyret med Dampskibe, 29,600 Kr. (12 Tilfælde), og til Efterladte efter Personer, der var forhyret med Sejlskibe, 18,200 Kr. (8 Tilfælde).

I 64 Tilfælde (Dampskibe 34, Sejlskibe 30) efterlod den Omkomne sig ikke erstatningsberettigede Efterladte.

56 Tilfælde medførte blivende Nedsættelse af Arbejds-
evnen paa 10 pCt. og derover. Det samlede Beløb, der er tillagt disse Tilskadekomne, udgør — bortset fra Dagpengene — 39,648 Kr.

I 30 Tilfælde (Dampskibe 22, Sejlskibe 8) blev der ikke tillagt de Tilskadekomne noget Beløb, fordi der ikke kunde erkendes Tilstedeværelsen af nogen erstatningsberettiget Invaliditet.

Af de 9 midlertidig afgjorte Sager (Dampskibe 7, Sejlskibe 2) afgjordes 6 endeligt uden yderligere Erstatning med 630 Kr., i 1 Tilfælde 1,050 Kr. og i 1 Tilfælde 2,100 Kr., tilsammen 3,780 Kr.

Af de i 1912 truffne Afgørelser er af de paagældende 7 bleven indanket for Indenrigsministeriet, som stadfæstede de 5, medens 1 Afgørelse blev forandret af Ministeriet, og 1 Afgørelse ikke kunde gøres til Genstand for Paaanke.

I Følge Meddelelse fra de anerkendte Forsikrings-
selskaber er der i 1912 i Dagpenge udbetalt 14,480 Kr.

Kun en mindre Del af de forsikrede var Medlemmer af Sygekasse.

Dansk Skibsfart paa Göteborg. I 1912 indklareredes til Göteborg af danske Skibe 521 Dampskibe med 199,976 Netto Reg.-Tons, 82 Sejlskibe med 8,746 Tons og 10 Lægtre med 3,168 Tons. De tilsvarende Tal i 1911 var: 506 Dampskibe med 194,237 Netto Reg.-Tons, 117 Sejlskibe med 10,677 Tons og 11 Lægtre med 3,375 Tons.

Ialt indklarerede altsaa til Göteborg i 1912 613 danske Fartøjer med en samlet Netto Reg.-Tonnage af 211,890 Tons, imod 634 Fartøjer med 208,289 Tons i 1911.

Den samlede Skibsfart paa Göteborg androg i 1912 17,826 Skibe med 5,311,208 Tons, mod 17,060 Skibe med 4,888,126 Tons i 1911.

Aaret 1912 udviser altsaa en betydelig Forøgelse i saavel Antallet af Skibe som Tonnagen.

I ovenstaaende Tal er, som sædvanligt, kun medtaget Fartøjer som ankommer og afgaar ad Havvejen. Den store Trafik, som finder Sted mellem Staden og Kanalen, Elven og Wenern- og Weternehavnene, er afgiftsfri og derfor ikke medregnet. Ligeledes er alle Fartøjer under 15 Reg.-Tons ikke taget i Betragtning. Alle disse tilsammen vil kunne anslaaes til c. 1,600,000 Tons, og derved kommer den samlede ind- og udgaaede Tonnage op paa 6,911,208 Tons i 1912, imod 5,811,753 Tons for fem Aar siden (1908).

Arbejderne paa Havnen ved Sannegårdsviken, til hvis første Anlæggelse Borgerrepræsentationen bevilgede 3,668,000 Kr., hvori er beregnet Omkostningerne for Jernbaneforbindelse til Havnen, er blevet fortsat.

Det i 1911 udarbejdede Forslag til en ny Centralhavn i Lundby og Tingstads Sumpmarker er vedtaget af Borgerrepræsentationen, og man venter, at Arbejdet herpaa vil blive paabegyndt i 1913; Forslaget omfatter en Kajlængde af c. 1,100 m med 9,0 m's Dybde.

I Aarets Løb er Opmudringen af Indløbs- og Sejlren-

den fra 7,5 til 8,5 m's Dybde blevet tilendebragt, saavel som Opmudring til 8 m's Dybde ved Stigbergskajen.

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet«.)

Sejladsen paa Suezkanalen i 1912. I Aaret 1912 har tilsammen 45 danske Skibe med en Netto Tonnage af 138,552 Tons passeret Suezkanalen imod 41 Skibe med en Netto Tonnage af 114,411 Tons i 1911 og 34 Skibe med en Netto Tonnage af 96,858 Tons i 1910.

Ialt passeredes Kanalen i 1912 af 5,373 Skibe med 20,275,120 Tons Netto under følgende Landes Flag:

England	.....	3,335	Skibe med	12,847,621	Tons Netto.
Tyskland	.....	698	—	3,025,415	—
Holland	.....	343	—	1,240,264	—
Østrig-Ungarn	...	248	—	813,908	—
Frankrig	.....	221	—	798,822	—
Italien	.....	143	—	367,801	—
Rusland	.....	126	—	363,817	—
Japan	.....	63	—	319,626	—
Danmark	.....	45	—	138,552	—
Sverige	.....	38	—	138,058	—
Norge	.....	60	—	91,357	—
Spanien	.....	26	—	72,740	—
Grækenland	.....	10	—	26,536	—
Siam	.....	9	—	22,727	—
Forenede Stater	..	5	—	2,944	—
Tyrkiet	.....	1	—	2,614	—
Kina	.....	1	—	1,447	—
Portugal	.....	1	—	871	—

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet«.)

Skibe stoppet i England som usikre. Efter en Meddelelse af Board of Trade er der i Løbet af et Aar, til 1. Juli d. A., midlertidig blevet stoppet 34 Skibe i britiske Havne, som usikre. Af disse var 21 af fremmed Nationalitet og Resten britiske. I de 31 Tilfælde blev Skibene stoppet paa Grund af Overlastning eller urigtig Lastning, og i tre for Mangler ved Skroget eller Udrustningen. I intet Tilfælde skete der Appel til Retten fra Redernes Side, hvad der viser, at Board of Trade og dets Embedsmænd ikke gør vilkaarlig Brug af deres Myndighed til at stoppe Skibe, men gaar til Værks med største Varsomhed. Kun i ét Tilfælde var der fremkommet en Klage fra en Mand af en Skibsbesætning, i alle de andre Tilfælde var det Board of Trades Embedsmænd, der var skredet ind. De fleste af Skibsbesætningerne viste den største Ligegyldighed, og kun i to Tilfælde var Besætningen uvillig til at gaa til Søs med Skibet. I alle de andre Tilfælde var Besætningen enten villig til at gaa til Søs eller dog uvillig til at udtale nogen Mening om Sagen. Af de 34 Skibe var de 27 klassificeret, medens de tre, som havde Mangler ved Skroget, var uklassificeret. Klassifikation yder naturligvis ingen Garanti imod Overlastning eller urigtig Lastning, eller mod Forsømmelse af at sørge for den nødvendige Ventilation af Kullaster, hvad der var Mangelen i to Tilfælde. Intet af Skibene blev stoppet for Mangler ved Maskinen eller for utilstrækkelig Bemanding. Et norsk Skib blev stoppet to Gange med tre Dages Mellemløb, først for Overlastning og derefter for Mangel paa Ventilation af sin Kullast. I sidste Tilfælde unddrog det sig Følgerne ved at stikke af til Søs. Dette er det eneste Tilfælde, hvor der er vist Trods mod Board of Trade. De tre Skibe, som havde Mangler ved Skroget, var britiske og mellem de stoppede Skibe var tre danske, to Dampskibe og ét Sejlskib.

(»Shipp. Gaz.«)

Norges Handelsflaade. Fra Det Norske Veritas har vi modtaget en Opgørelse over Norges Handelsflaade i 1912. I Følge denne bestod Flaaden af ialt 2,089 Skibe paa over 100 Tons (Brutto for Dampskibe og Netto for Sejlskibe) med 2,234,346 Tons. Heraf var 1,323 Dampskibe af Staal eller Jern, 100 Dampskibe af Træ, 388 Sejlskibe af Staal eller Jern og 278 Sejlskibe af Træ. I Aarets Løb var forlist 18 Dampskibe med 20,181 Tons og 43 Sejlskibe med 39,951 Tons. Gennemsnits-Forlisprocenten var i 10 Aar for Dampskibe af Staal eller Jern, 1,93 pCt. af Skibenes Antal, for Dampskibe af Træ 2,71 pCt., for Sejlskibe af Staal eller Jern 5,73 pCt. og for Sejlskibe af Træ 7,14 pCt. I Aarets Løb var der i Landet færdigbygget 97 Dampskibe med 47,964 Brutto Tons, heraf 9 af Træ, 3 Motorskibe med 248 Brutto Tons, heraf 1 af Træ og 1 Sejlskib af Træ med 45 Netto Tons. Af disse Skibe var 7 Dampskibe og 1 Motorskib med tilsammen 2,147 Tons for udenlandsk Regning.

I Udlandet blev der i 1912 bygget 26 Dampere paa tilsammen 64,446 Tons for norsk Regning og af ældre Skibe indkøbt ialt 82 Fartøjer paa tilsammen 121,118 Tons, heraf 54 Dampskibe og 28 Sejlskibe. Gennemsnitstonnagen og Alderen af de tilkøbte Skibe var: Staal-dampskibe henholdsvis 1,535 Tons og 12 Aar, Jerndampskibe 1,061 Tons og 25 Aar, Staal-sejlskibe 1,645 Tons og 20 Aar, Jernsejlskibe 1,628 Tons og 27 Aar.

Ved Søulykker udgik af Handelsflaaden 61 Fartøjer paa tilsammen 60,132 Tons. Heraf var 18 Dampskibe og 43 Sejlskibe. Ved Salg til Udlandet udgik 41 Fartøjer med en samlet Tonnage af 37,832 Tons, nemlig 18 Dampskibe og 23 Sejlskibe. 11 Fartøjer paa tilsammen 4,185 Tons blev ophugget, hvoraf 1 Jerndampskib og 10 Træsejlskibe.

Sørettsdomme. Frederikshavn, den 13. August. Ved Frederikshavns Sørets Dom i Dag er Firmaet I. Thorsøe af Frederikshavn, som Befuldmægtiget for Føreren af 3/m. Skonnert »Kurlænder« af Riga, Kaptajn M. Jacobsen tilkendt Kr. 88,437.26 og Kr. 662.74 i Sagsomkostninger hos Føreren af Dampskibet »Jotun« af Stavanger, Kaptajn E. V. Schmidt i Anledning af, at han Natten mellem 21. og 22. August 1912 ved Læsø Trindel paa-sejlede Skonnerten, som straks sank.

Ved samme Rets Dom er Svitzers Bjergningsentreprise tilkendt 9,000 Kr. og Sagsomkostninger 125 Kr. for Bjergningen af den, den 18. December forrige Aar paa Sydsiden af Skagens Gren, strandede Dampner »Regona« af Frederiksstad, Kaptajn C. I. Foss.

Bagbord og Styrbord. Kaptajnløjtnant G. P. Chase i De Forenede Staters Marine og ansat ved Hydrographic Office i New York, har tilstillet »Marine Journal« en Udtalelse af Kaptajn A. Gunter, der fører en stor Dampner »Oklahoma«, i hvilken Kaptajnen fremsætter sin Mening med Hensyn til Brugen af Ordene »Venstre« og »Højre« i Stedet for Bagbord og Styrbord, paa følgende Maade: Det vilde visselig være et godt Fremskridt at faa det forældede, fejlagtige og forvirrende Begreb »Bagbord« og »Styrbord« ændret til det rette, simple og klare »Venstre« og »Højre«. Ingen indser dette bedre end vi, som fører store Dampere af henimod 500 Fods Længde, med 26 Fods Dybgaende, og som ofte maa manøvrere i snævre og befærdede Farvande af og til uden at have en uddannet Sømand ved Rattet. Vore Forfædre havde visselig mere sund Sans end vi, da de fik deres »Bagbord« og »Styrbord«, som stemmede med deres Styre-grejer, den gamle Rorpind, som gik modsat Skibets Stævn. Nu har vi Rattet, som gaar samme Vej som Skibets Stævn,

men holder desuagtet fast ved det gamle og bagvendte »Bagbord« og »Styrbord«. (Shipp. Gaz.)

Fransk Hædersbevisning tildelt et dansk Redningsmandskab. Det vil erindres, at den franske Dampner »Edmond Gustave« sidste Efteraar strandede ved Fjaltring, og at der fra Redningsmandskabets Side blev udvist stort Mod og megen Udholdenhed for at redde Skibets store Besætning.

Redningsmandskabet har nu modtaget en velfortjent Paaskønnelse, idet den franske Regering har tildelt Redningsbaadens Besætning, 12 Mand, den franske Redningsmedalje af 1ste Klasse. Disse 12 Mands Navne er: Peder Jensen, Peder Chr. Jensen Ruby, Jens Kjærside Jensen, Chr. Jeppesen Nygaard, Niels Marsk Nielsen, Mikkel Chr. Jensen, Knud Skalkhøj Christensen, Jens Chr. Ruby, Chr. Pedersen Ruby, Jens Chr. Ruby Pedersen, Jens Chr. Jensen og Christen Pedersen Ruby.

Desuden har samme Regering tildelt Opsynsmand ved bemeldte Redningsstation, Ole Jespersen, en smuk Prismekikkert med Inskription, og lignende Gave er tildelt Strandfoged Niels Jensen Sønderby, hvor de strandede Søfolk laa i Logis.

—h.

En Motor-Redningsbaad. I Anledning af, at der paa indeværende Aars Finanslov er bevilget Midler til en Motor-Redningsbaad her i Landet, hvilken Baads Bygning skal ske paa Orlogsværftet efter den Type, som er indført paa de engelske Kyster, er Bestyreren af det norrøjske Redningsvæsen, Kaptajn P. K. Nielsen i Skagen, i disse Dage afrejst til England for at gøre sig bekendt med de derværende Motor-Redningsbaade samt Indretningen af de til disse hørende Baadhuse og Beddingerne til Baadens Ophaling. Det er endnu ikke helt afgjort, hvor den første Motor-Redningsbaad her i Landet skal anbringes; det bliver dog sandsynligvis i Skagens Havn.

Dansk Fragtfart paa Finland. Med Hensyn til Skibsfarten foreligger der endnu ikke statistiske Data vedrørende Antallet af de finske og fremmede Skibe, som i 1912 har besøgt Havne i Finland; men i Aaret 1911 er der fra udenlandske Havne ankommet 419 danske Skibe til Finland med tilsammen 229,244 Reg.-Tons. For Aaret 1910 var de tilsvarende Tal 444 Skibe med 287,395 Reg.-Tons.

En engelsk Konsulatsberetning fra Helsingfors henvender Opmærksomheden paa den stigende Indførsel af Baadmotorer til Finland og de gode Afsætningsmuligheder, som denne Vare frembyder dér. De fleste Motorer angives at komme fra de Forenede nordamerikanske Stater, men Konsulen mener, at det ogsaa vil være let for andre Lande at oparbejde et Marked.

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet«.)

Shipping & Mercantile Gazette bekendtgør, at »Lloyds List«, der siden 1884 har udgjort en Del af Bladet, fra 1. Juli 1914 ikke vil blive optaget i dette mere, da den Overenskomst, som var afsluttet med Lloyds Komité om Optagelse af Listen, udløber til den nævnte Tid. Dette vil dog ikke i væsentlig Grad ændre Bladets

Indhold, da det ligesom hidtil vil bringe de nyeste Skibsfartsmeddelelser.

Panamakanalen. Panama, 1. September. Panamakanalens sidste Dæmning ud mod det stille Ocean er i Gaar bleven bortsprængt, og i Løbet af denne Uge skal den sidste Dæmning ud mod Atlanterhavet fjernes. (Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Sulina i Rumænien er erklæret for kolerasmittet.

Sverig: Smyrna i Lilleasien er erklæret for kolerasmittet.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling: 27, afvist 5. 2den Afdeling: i Navigation 25, afvist 1, i Geografi og Vejrlære 23, afvist 1; i Engelsk 12; i Søret og Handelsvidenskab 25, afvist 1.

Tysk Overrettsdom.

Den 25. November 1911 behandlede Søretten i Hamburg en Kollisionssag mellem den danske Damper »Carla«, Kaptajn Holst, og den russiske Damper »Mary«, Kaptajn Steinberg. Sammenstødet fandt Sted den 8. November 1911 paa Under-Elben ved Kejser Wilhelm Kanalen. Underretten kom til det Resultat, at Sammenstødet alene skyldtes »Carla« (se *Dansk Søfartstidende*, Nr. 15, 1913).

Ved Lands Overrettens Dom af 11. April 1913 blev det imidlertid fastslaaet, at begge Skibe havde lige stor Andel i Sammenstødet. »Carla«s Skyld bestaar i, at den er ankret paa et Sted, den ikke maatte. Aarsagsforbindelsen mellem denne Fejl og selve Kollisionen bliver beklageligvis med Urette blandet sammen. Den Omstændighed, at Kollisionen ikke havde kunnet finde Sted, hvis »Carla« ikke netop havde ligget, hvor den gjorde, er visselig ikke tilstrækkelig til at begrunde en Aarsagsforbindelse fra et retskyndigt Standpunkt. Den Mulighed, at den forbudne Plads »Carla« indtog kunde føre til en Kollision med en fra Kanalen kommende Damper — selv om det ogsaa kunde ske, naar der ikke paa denne Damper navigeredes med den fornødne Forsigtighed Tilfældet krævede — var derimod ingenlunde saa tjernliggende, at man fra »Carla«s Side var berettiget til slet ikke at regne med den. Det er af Betydning, at »Carla« netop var gaact til Ankers paa det Sted, der ligger i den almindelige Rute for Dampere, der kommer ud af Brunshütteler Slusen. Om det er almindeligt, at indkomne Dampere ligger dér, fordi de dér hurtigere kan faa Kanallods end paa Sydsiden, og om denne Trafik er almindelig bekendt mellem Elblodserne og om der regnes med denne Mulighed fra begge Sider er ikke afgjort. »Carla«s Fører gjorde gældende, at hans Ansvar i hvert Tilfælde maatte begrænses til et i Følge en Overenskomst af 14. December 1911 fastsat Maksimumbeløb, da han personlig ikke kunde bebrejdes at have benyttet den af Lodsens valgte Ankerplads. Det maa bemærkes, at »Carla«s Fører ogsaa før dette Sammenstød regelmæssig har passeret Kejser Wilhelm Kanalen, men det maa dog bero paa et Skøn, om man kan forlange af ham, at han personlig skulde vide eller skulde

have søgt Underretning om, han maatte opankre sit Skib paa den af Lodsens valgte Plads. At træffe Bestemmelse herom kunde han passende overlade Lodsens, som jo maatte være bekendt med Revieret og med alle de der gældende Forskrifter og i hvert Tilfælde ikke kunde være i Tvivl om, hvor man maatte ankre og hvor ikke. Om den Indstævnte har haft nogen særlig Anledning til at prøve det af Lodsens med Hensyn til Ankerplads trufne Valg, foreligger der ikke noget om. Med Hensyn til »Mary«s Medansvar kan det ikke bebrejdes den, at den besluttede at gaa mellem »Carla« og »Hamburg«, da dette var den givne Vej for den, der var uden Fare, naar der navigeredes med Forsigtighed; men »Mary« navigerede ikke med den Forsigtighed, som Forholdene krævede og i Særdeleshed regnede den ikke nok med Ebbestrømmen. Hensynet til denne Strøm maatte have gjort, at den holdt sig saa tæt som muligt over mod »Hamburg«. Havde den gjort det, vilde det ikke have været muligt, at den kom foran for Stævnen af den for Anker liggende »Carla«, selv om den for en Tid blev tvunget, af en paa tværs kommende Lodsdamper, til at sagne sin Fart. Hvis den, da den maatte moderere sin Fart, ikke befandt sig saa nær som mulig ved »Hamburg« maatte Hensynet til Ebbestrømmen netop have gjort det nødvendigt at opgive at passere igennem, men derimod passere Nord om »Carla«, hvad den paa det Tidspunkt kunde have gjort. Naar Citanten i Henhold til Bekendtgørelser fra Havnekaptajnen mener, at Ebbestrømmen har været saa svag, at den ikke kan komme i Betragtning, saa kan det ikke tiltrædes. Man havde jo nemlig paa »Mary« det Indtryk, at »Carla« gjorde Fart fremad og hurtig kom hen mod »Mary«s Styrbordsside, men da »Carla« i Virkeligheden laa for Anker, kan det kun skyldes Øjenbedrag forårsaget af Strømmen, yderligere vil det, hvis man lod Strømmen ude af Betragtning være ganske uforklarligt, hvorledes de paagældende Skibe saa kunde kollidere. Citanterne hævder nu, at hvis »Mary« har Skyld, kan det kun dreje sig om Skyld hos Lodsens, men herfor er de ikke ansvarlige, da Lodsens var Tvangslods, hvilket Retten dog ikke kan tiltræde. Ganske vist er alle Skibe, saafremt de ikke i Kraft af særlige Bestemmelser er fritaget derfor, underkastet Lodstvang i Kanalen; men Kanalen ender ved Slusen; Brunshütteler Red hører nok med til Kanalpolitioomraadet, men ikke til Kanalen. Den Anskuelse, at den foran for Kanalmundingen liggende Red er en Del af Kanalen er ikke rigtig.

Endelig bemærkes det, at naar der i Reglementet staar, at lodspligtige Dampere kun under Førelse af en Kanallods maa løbe ind i Kanalpolitioomraadet, saa gælder dette kun for den indgaaende ikke den udgaaende Skibsfart. En afvigende Behandling af Skibe for ind- og udgaaende synes ogsaa rimelig; thi at Skibe for indgaaende skal føres af en Kanallods har sine gode Grunde i, at denne Indsejling er vanskelig og let kan medføre Beskadigelse af Sluseanlægget, naar den ikke bliver ledet af en Lods, der ved daglig Øvelse er fuldt fortrolig med den. Men af hvilken Grund det skulde være nødvendigt, at et Fartøj, der befinder sig i Slusen, skulde lade sig føre ud paa Reden af en Tvangslods, for dér at faa Kanallodsens ombyttet med en Sølods, kan man ikke se. Er der i det Hele taget ingen Forpligtelse for de Skibe, der kommer ud af Kanalen til at have en Tvangslods paa Turen ud paa Reden, saa kan man ogsaa se bort fra den Ordning, der i Følge Citantens Paastand skal være truffet mellem Kanalbestyrelsen og den hamburgske Deputation for Handel og Skibsfart angaaende Lodsnings fra Brunshütteler Slusen til Grænsen for Kanalpolitioomraadet, da det her i al Fald ikke drejer sig om Tvangslodsning i Lovens Forstand.

(»Hamb. Corr.«)

Engelsk Sørettsdom.

Liggedagsgodtgørelse. Der er fornylig i Linlithgow afsagt Dom i et Par Sager angaaende Havnekutymer i Boness og Modtagernes Ansvar for Losningen. I det ene Tilfælde var det Firmaet C. K. Hansen ved dets Repræsentant, George Barron Henderson, der søgte Skibsmæglerfirmaet James Kennedy, Boness, til Betaling af £. 16.13.4 i Liggedagsgodtgørelse for Dampere »Amalienborg«s Ophold. Skibet var kommet med en Ladning »Pitprops« fra Østersøen til Boness og Kravet gjaldt 10 Timer i hvilken Losningen var stoppet. Certepartiet fastsatte, at Ladningen skulde losses, saa hurtig Skibet kunde levere i Arbejdstiden i Overensstemmelse med Havnens Kutymer. De Indstævnte paastod sig fritaget for Ansvar for Forsinkelsen, idet de godtgjorde, at denne skyldtes Mangel paa tomme Jernbanevogne, og de var i Følge Havnens Kutymer afskaaret fra at losses til Kajen.

Dommeren frikendte de Indstævnte, idet han fandt, at de havde gjort alt, hvad der kunde forlanges af dem. Boness's Havnekutymer med Hensyn til Losning af »Pitprops« kunde sammenfattes i den ene Sætning »Fra Kran til Jernbanevogn«, med nogle faa Undtagelser, som ikke vedrørte den paagældende Sag. Mangelen paa tomme Vogne standsede straks Losningen, men Tilførslen af saadanne paahvilede udelukkende Jernbaneselskabet.

(»Shipp. Gaz.«)

De ny russiske Regler angaaende Transport af Trælaster, Kornlaster, Stenkul og Malmlaster.

Nordisk Skibsrederforening offentliggør i sit sidste Cirkulære følgende Bestemmelser, der træder i Kraft fra November 1913 og kommer til Anvendelse paa saavel russiske som andre Nationers Skibe.

Transport af Trælaster.

§ 216.

Trælaster kan transporteres saavel i Rummene, som paa Mellemdækket og øverste Dæk. I Rummene tillades Transporten for alle de Skibes Vedkommende, der i Følge disse Reglers §§ 5 og 8 meddeles Partitilladelse.

Transport af tung Trælaster (§ 219) paa Skibe med Overbygninger tillades kun, naar disse Overbygninger (Bak, Halvfordæk og Hytte) danner en Del af Skroget og strækker sig tværs over Skibet fra den ene Side til den anden samt er lukket ved Jernvægge.

§ 217.

Trælaster, der er anbragt saavel i Skibets Rum som paa aabne Pladser paa Dækket, maa sikres, saa at enhver Mulighed, for at den kan forskydes i Søgang, er udelukket.

§ 218.

Transport af Trælaster paa Dækket af tomme Skibe er forbudt, hvis disse ikke har Vandballast eller anden Ballast.

Anmærkning: Denne Regel kommer ikke i Betragtning for de Tankskibe, der transporterer Træ fra Astrakan til de kaspiske Havne.

§ 219.

I Vintertiden er det forbudt fra russiske Havne at tage Dækslast bestaaende af tung Trælaster. Hertil henhører:

1. Gran- eller Fyrrebjælker saavel som andre Bjælker, som er bestemt til at saves og bruges til Byggematerialer; endvidere Kappbjælker af nævnte Art, hvis de er over 20 Fod lange og mere end 8" tykke ved Toppen.
2. Telegrafstolper af Gran, Fyr etc.
3. Gran- og Fyrrespirer, som er over 35 Fod lange og mere end 2½" tykke ved Toppen.
4. Aspetræ til Tændstikfabrikation i Blokke af over 8 Fods Længde.
5. Older og Birk i Blokke af over 8 Fods Længde.
6. Eg i enhver Form.

Al Trælaster af mindre Dimensioner end ovenfor anført, som Jernbanesveller, Pulpwood, Lathwood, Pitprops og Brædder etc. og alle andre her ikke nævnte Træsarter, saavel bearbejdede som ubearbejdede, henregnes til de lette Træsarter.

7. Fem Master eller mere (medtaget som Reserve eller Last), ligegyldig om bearbejdet eller ikke.

§ 220.

For at føre Dækslast, det vil sige Last paa Overdækket, af lette Træsarter i Vintertiden, er det nødvendigt, at Højden af samme ikke overstiger:

- a) hvis Lasten er anbragt paa en ovenfra utildækket Plads paa Agterlækket, Bakken eller Fordækket — 3 Fod over Overladen af et saadant lukket Rum.
- b) hvis Lasten er anbragt paa en ovenfra utildækket Plads, der ikke danner Taget paa et permanent tillukket Rum paa det øvre Dæk eller paa et andet ovenfra tillukket Rum, — Højden af Hovedrælingen, Skanseklædningen eller en Fjerdepart af Skibets indre Bredde eller 7 Fod, hvilket af dette, der er det mindre.

Tung Trælaster tillades om Vinteren kun transporteret i Rummene eller i ovenfra tildækkede Rum paa Dækket.

§ 221.

Paa utildækkede Steder paa Dækket tillades Trælaster kun transporteret paa Betingelse af, at der skaffes Skibsmandskabet Anledning til at bevæge sig frit; ligeledes fordres Plads til, at man uhindret kan gøre Brug af alle Indretninger og Apparater paa Dækket, og at f. Eks. alle Sejlmånøvrer uhindret kan foretages.

§ 222.

Dækslast af Træ maa sikres ved forsvarlige Støtter anbragt paa Siderne og mindst 4 Fod højere end Dækslasten. Disse Støtter, der skal opstilles paa Dækket, maa ikke være fjærnet mere end 4 Fod fra hinanden og være forbundet med Brædder, Stænger eller lignende. Mellemrummet mellem disse maa ikke overstige 12".

§ 223.

I Tilfælde af Lækage eller andre farlige Beskadigelser af Skibet under Rejsen er Stuvningen og Lagringen af Trælaster tilladt ogsaa paa det øverste Dæk.

§ 224.

Det er forbudt at forlade russiske Havne med Dækslast af tunge Træsarter (§ 219) om Vinteren og da:

- for Østersøen fra 9.—22. December til 9.—22. Marts,
- Sortehavet - 15.—28. — - 1.—14. Februar.

Transport af Kornlaster.

§ 232.

Under Kornlaster forstås foruden Laster af al Slags Korn ogsaa Laster af Ris, Sæd, Bælfrugter, Nødder, Nøddekerner og andre lignende Varer.

§ 233.

Ved Lastning af Korn løst i Rummene maa alle Forsigtighedsregler træffes, for at Kornet med høj Sø ikke kommer i Bevægelse.

§ 234.

Hvis der transporteres en Ladning Linsæd løs i Rummene eller i Mellemdækkene, saa maa disse afdeles ved horisontale (vertikale?) solidt befæstede Skodder, der kan være midlertidige eller permanente, og som maa gaa fra Dæk til Dæk eller fra Dæk til Bunden. Skodderne maa anbringes paa en saadan Maade, at Kornet ikke kan komme fra et Rum til et andet, og at der kan foretages en sikker Fyldning af Pladsen mellem Bjælkerne i Rummet.

§ 235.

Ved Transport af Kornladninger løs i Rummet maa der paa Skibe, som ikke er specielt bygget for denne Slags Fart, det vil sige med Rum, som bliver snævrere (smallere) oventil, anbringes Skodder af Træ paalangs af Skibet. Disse maa være af en Højde, som er mindst to Tredjedele af Rummene, regnet ovenfra. Skibe, som gaar i Sommerfart paa europæiske Farvande (§ 224) saavel som Skibe, der er mindre end 21 Fod brede, kan undlade at anbringe nævnte Skodder.

§ 236.

Korn, som er lastet løst i Rummene og som ikke fylder disse, maa jævnes godt og sikres mod Bevægelse ved Hjælp af andre Varer eller Genstande, som ligger paa Brædder, der er udbredt over Kornet, det sidste for at forhindre at nævnte Sager synker ned i Kornet.

Transport af Stenkul og Malmlaster.

§ 237.

Paa Skibe, som har mere end 300 Tons Netto Rumindhold, maa der i Rum, der er lastet med Stenkul, i begge Ender (i Skibets Længderetning) anbringes en Ventil.

§ 238.

Paa Skibe af første og femte Kategori (§ 18 Passager- og Lasteskibe i udenlandsk Kabotagefart) maa Gennemsnitshøjden af et Lasterums Ventiler udgøre mindst 0,1 pCt. af Rummets horisontale Flade, det vil sige 0,1 pCt. af Produktet af Rummets Længde

og dets største Bredde. Paa Skibe, som transporterer Kul i Sortehavet og det Asovske Hav er ovennævnte Ventilatorer ikke obligatoriske.

§ 239.

Ventilrørene maa ovenpå være tilstrækkelig stærke til at modstaa Søerne, og Ventilationsabningernes nederste Kant maa paa Glatdækskibe være mindst 1 Fod over Rælingen. Hvis Ventilatorerne er i Nærheden af Halvbakken, Overbygningerne, Broen etc. maa Ventilationsabningens nederste Kant være mindst 1 Fod højere end disse Overbygninger. I dette Tilfælde maa Ventilatorerne afstives ved Hjælp af Støtter eller Wire. Ventilatorerne maa have Aabninger, som kan tages væk i daarligt Vejr og erstattes med et massivt Laag.

Man maa nøje passe paa, at Ventilatorernes Aabninger i Rummet ikke tilstoppes med Kul.

§ 240.

Paa Skibe, som transporterer Kul, maa der passes paa, at der ikke kommer Ild i Nærheden af Ventilationsabningerne, i Rummene eller andre Steder, hvor der kunde samle sig brændbare Gasarter fra Kullene, ligegyldig om Skibet ligger i Havn eller er paa Rejse.

§ 241.

For at hindre Eksplosion af Gas, der maatte have samlet sig i Rummene eller andet Steds, er det forbudt at betræde saadanne Steder med anden Belysning end Sikkerhedslampe, eller en elektrisk Lampe med hermetisk lukket Pære, hvis Slutning er anbragt udenfor Rummet.

§ 242.

Disse Regler finder ingen Anvendelse paa Kalytter eller lignende Rum, der er adskilt fra de med Kul lastede ved Hjælp af tætte Skodder, som er uømemmentrængelige for antændelig Kulgas.

§ 243.

Paa Skibe, der transporterer Mangannalm fra Poti og Batum og som ikke har Dobbeltbund med Vandballasttanke, maa der anbringes en Træbund i en Dobbeltbunds sædvanlige Afstand fra Bunden.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 37/1913, afsagt den 11. Juni 1913. S/S. Claudius' Rederi, The consolidated Steam Fishing & Ice Company Ltd. af Grimsby mod Marineministeriet.

Den 25. Oktober 1912 omtrent Kl. 6 Formiddag, da det Marineministeriet tilhørende Inspektionsskib »Islands Falk« laa til Ankers paa Flateyri Ankerplads i Ønundafjord paa Island, drev Skibet i en »Glave« for sit Anker ned paa Pynten ved Flateyri, hvor det grundstødte. Skibet, der var krænget svagt Styrbord over, kom til at ligge med Styrbords Side mod Land i Læ af »Øret«, c. 30 Meter paa en lidt indenfor Pynten af »Øret« beliggende Baadebro. Der maales 2 $\frac{3}{4}$ Meter Vand forude, 3 $\frac{1}{2}$ Meter agterude. Bunden var Mudder og Sand. Der laa paa Fjorden syv Trawlere, og da Vejret kort efter Grundstødningen bedagede sig saa meget, at en Baand kunde ro op mod Søen, sendte Chefen for »Islands Falk« en Officer over i den største og bedst beliggende af de nævnte Trawlere, nemlig S/S »Claudius«, hvis Fører, Kaplajn Nielsen, derefter kom om Bord i »Islands Falk«, hvor han paa Anmodning af Chefen lovede at slæbe Skibet af Grunden ved Højvande om Aftenen. Han erklærede samtidig ikke at turde paalage sig at slutte nogen Akkord.

Et »Claudius« tilhørende Bovanker blev som Varpanker ført ud til Luvart for at forhindre, at »Islands Falk« drev højere op paa Grunden, og de to Skibe blev derefter forbunden ved to af »Claudius«s Staaltraadstrosser, som paa »Islands Falk« sattes fast til Pullerterne paa Fordækket. »Claudius« satte derefter sit Anker saa langt til Luvart, som den kunde naa. Vandet var imidlertid faldet, og Skibet var efterhaanden krænget omtrent 10° Styrbord over, og i denne Stilling blev det liggende, indtil det lidt over Middag ganske langsomt rejste sig, hvorpaa det begyndte at krænge Bagbord over indtil 38°. I denne Stilling blev det liggende til Kl. 3 $\frac{1}{4}$ Eftermiddag, da det atter begyndte at rejse sig, og Kl. 4 $\frac{10}{10}$ Eftermiddag var det

paa ret Køl igen. — Kl. 5 Eftermiddag i Følge den af Chefen for »Islands Falk« afgivne Rapport — der er her en Forskel af c. $\frac{3}{4}$ Time imellem Beretningerne fra »Islands Falk« og fra »Claudius« — begyndte »Claudius« at slæbe først med halv og derefter med fuld Kraft og samtidig at hive ind paa Ankeret, og c. $\frac{1}{2}$ Time senere, medens der endnu manglede 25—30 Ctm. i Højvande, gled »Islands Falk« af Grunden. Ved en den følgende Dag foretaget Dykkerundersøgelse fandtes ingen Beskadigelse af Skibets Bund, ligesom Skibet ved Pejling i Rummen viste sig læns.

I Anledning af en fra »Claudius«s Rederi, The consolidated Steam Fishing & Ice Company Ltd. af Grimsby, til det danske Ministerium rettet Henvendelse om Bjergeløn, har Marineministeriet tilbudt Rederiet et Beløb af £ 100, og da Rederiet ikke har anset denne Betaling for tilstrækkelig, har det anlagt nærværende Sag, hvorunder det har paastaet Marineministeriet dømt til at betale Rederiet en efter Rettens Skøn passende Bjergeløn, der formentes ikke at burde ansættes ringere end 7 à 8 pCt. af de bjergede Værdier, samt £ 35 for Beskadigelse af Spil og Ankerspil, tilligemed Renter af det tilkendte Beløb.

Det indstævnte Ministerium har ved den konstituerede Kammeradvokat nedlagt Paastand paa, at der af Retten fastsættes en passende Godtgørelse, som Ministeriet vil have at betale Citanterne for den »Islands Falk« ydede Assistance og saaledes at Ministeriet frifindes for at betale Renter af denne Sum, i alt Fald dersom denne bliver £ 100 eller derunder.

Efter de Forklaringer, der er afgivet af nogle af »Islands Falk«s Officerer, havde Vinden den paagældende Morgen, da Skibet gik i Drift, en Styrke, som under Glaverne naaede 7—8. Vinden var derefter aftagende, og da Skibet om Eftermiddagen kom flot, var det inde paa Fjorden ret stille uden kendelig Sø.

For saa vidt de Indstævnte har gjort gældende, at der i nærværende Tilfælde ikke er Tale om Bjergning, fordi Skibet ikke har befundet sig i nogen Nødstilstand, kan der ikke gives dem Medhold heri. Vel maa det antages, at Skibet har staaet paa et forholdsvis beskyttet Sted og paa blød Grund, og at der saaledes ikke har været nogen overhængende Fare, men det maa paa den anden Side synes uvist, om Skibet, der var drevet paa Land under Storm og medens det var Højvande, vilde være kommet flot uden fremmed Hjælp.

En Udtalelse fra en om Bord paa »Islands Falk« værende kendt Mand, Sveinsson, hvorefter Skibet vilde have kunnet flyde ud af sig selv enten ved Aftenhøjvandet samme Dag eller ved Højvandet en af de følgende to Dage, hvilket paa Grund af den sig nærmende Springtid vilde være stigende, kan ikke anses som mere end en Formodning og udelukker ikke, at der maa regnes ogsaa med den Mulighed, at Skibet ikke vilde være kommet af Grunden ved egen Hjælp.

Værdien af »Islands Falk« kan efter det oplyste ansættes til 420,000 Kr., »Claudius« er ansat til en Værdi af £ 8,000.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, det forholdsvis sikre Sted, hvor Skibet stod og den forholdsvis ringe Fare, hvorfor det var udsat, den Dygtighed, med hvilken Bjergningsarbejdet i Følge den af Chefen for »Islands Falk« afgivne Rapport blev udført, samt Værdien af det bjergede Skib, findes en Bjergeløn af 8,000 Kr., heri indbefattet Godtgørelse for Beskadigelse af Spil m. v., med Renter som paastaet at være passende.

Sagens Omkostninger, som begge Parter har paastaet sig tilkendt, vil de Indstævnte have at betale Citanterne med 200 Kr.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motor-skibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas* E.-Kyst, *Afrika*s W.-Kyst, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Arabiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjshøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Samil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for August 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1640. Sverrig. Östergötland Skærgaard. Arkö. Baake forandret Farve.

(„Underrettelser for søfarende“ Nr. 35/290. Stockholm 1913.)

Arkö Baake er sort paa den øverste Trediedel og i øvrigt hvid paa den mod Søen vendende Side. 58° 29³/₄' N. 16° 59¹/₂' E.

1641. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Drivende Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2300. Berlin 1913.)

Et drivende Vrag af et kærtret Skib er set ved Kronstadt Bugt paa c. 60° 02' N. 29° 03' E. den 15de August 1913.

1642. Rusland. Finske Bugt. Srednaja Banke NW. Grund fundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2208. Berlin 1913.)

En 6,7 m Pulle ligger 0,62 Sm 349° (misv. N. t. W.) fra Srednaja Banke. 60° 11³/₈' N. 28° 20' E. (Kort Nr. 155.)

1643. Rusland. Finske Bugt. Lavensari Banke. Lystønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2299. Berlin 1913.)

Ved N.-Siden af Lavensari Banke er udlagt en Lystønde, som viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., 60° 08' N. 27° 52' E. (Kort Nr. 155.)

1644. Rusland. Moonsund. Grunde. Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2197. Berlin 1913.)

Den i Kortene angivne 1,8 m Pulle SSE. for Skæret *Errik* findes ikke. Noget S.-ligere ligger der derimod en 1,5 m Stengrund paa 58° 54' 35" N. 23° 08' 02" E. En hvid-rød Spirtønde med 2 fra hinanden vendende Koste er udlagt E. for denne Grund. (Kort Nr. 205.)

1687. Østerrig-Ungarn. Ulbo. Havnefyr forandret.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 34/1078. Pola 1913.)

Det hvide og røde, faste Fyr ved Ulbo Havn er flyttet til den forlængede Moles Hoved og forandret til et grønt, fast Fyr, der er skærmet i en Vinkel over Øen *Karrak*. 44° 22⁹/₈' N. 14° 46⁶/₈' E.

1688. Østerrig-Ungarn. Kukuljar. Fyr tændt.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 34/1079. Pola 1913.)

Det nye Fyr paa *Kukuljar* er tændt. Det viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. Synsvidde: 10 Sm. Det tidligere røde, faste Fyr paa *Kukuljar* er slukket. 43° 45⁶/₈' N. 15° 38¹/₈' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1567. København 1913.)

1689. Grækenland. Dragamesti Bugt. Astokos. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1263. London 1913.)

Et ubevogtet rødt, fast Fyr er tændt paa Molehovedet ved *Astokos*. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 2 Sm. 38° 31³/₄' N. 21° 05¹/₂' E.

1690. Tyrkiet. Dardanellerne. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2169. Berlin 1913.)

Følgende Fyr ved *Dardanellerne*, som hidtil har bestaaet hver af 2 Fyr lodret for hinanden, bliver alle forandret til enkelte, ubevogtede Lynfyr, der skal vise Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,5 s.

1. *Kum Kalesi* skal vise rødt Lys. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvid Mast paa hvidt Hus. 40° 00¹/₈' N. 26° 12⁶/₈' E.

2. *Seddäl Bair* skal vise grønt Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Fyrbaake. 40° 02³/₈' N. 26° 12¹/₈' E.

3. *Tschanak* skal vise rødt Lys. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvid Fyrbaake. 40° 08⁵/₈' N. 26° 24⁴/₈' E.

4. *Kilid Bair* skal vise grønt Lys. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Fyrbaake. 40° 08⁸/₈' N. 26° 22³/₈' E.

5. *Bogialibi Kalesi* skal vise grønt Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Fyrbaake. 40° 12⁷/₈' N. 26° 23²/₈' E.

6. *Köçyük Burnu* skal vise rødt Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvid Mast paa hvidt Hus. 40° 16³/₈' N. 26° 34⁸/₈' E.

7. *Galata* skal vise grønt Lys. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 5 Sm. Hvid Fyrbaake. 40° 19⁷/₈' N. 26° 35³/₈' E.

8. *Tschardak Burnu* skal vise rødt Lys. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 6 Sm. Hvid Mast paa hvidt Hus. 40° 23¹/₈' N. 26° 41¹/₈' E.

Fyrene paa den europæiske Kyst bliver altsaa grønne, paa den asiatiske Kyst røde. Forandringerne iværksættes efterhaanden.

1691. Cypern. Klides Øer. Fyr tændes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1241. London 1913.)

Omtrent den 1ste September 1913 tændes paa NE.-Enden af den største af *Klides* Øerne et hvidt Fyr, som viser En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvidt, 8 m højt Taarn. Fyret er ubevogtet; man maa ikke ubetinget stole paa dets Paalidelighed. 35° 41¹/₄' N. 34° 36³/₄' E.

1692. Tripolis (Libyen). Marsa Zafran hedder nu Sirte.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 211/616. Genova 1913.)

Pladsen *Marsa Zafran* (*Porto Chebec*) kaldes nu *Sirte*. 31° 13' N. 16° 36' 45" E.

1693. Tripolis (Libyen). Tripolis. Oplysning om Lystønder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2171. Berlin 1913 og „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 216/631. Genova 1913.)

Lystønderne i *Tripolis* Havn ligger nu saaledes: Lystønden, der viser rødt Lys med Formørkelser, 1920 m 352°⁵ (misv. N.) fra *Hamidië* Fyr.

- 1645. Rusland. Libau. Lystøndes Plads.** Berlin 1913.)
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2301.)
 Lystønden ved *Libau* ligger nu i 11 m Vand paa Breddeparallel med de to sorte hvide Spirteender med nedadvendt Kost over opadvendt Kost. 56° 33' N. 20° 52' E.
- 1646. Tyskland. Pillau. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2296. Berlin 1913.)
 Paa Hovedet af S.-Molen ved *Pillau* Havn er nu tændt et ubevogtet, grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 36° til 306°. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7 Sm. Grøn Fyrmast. Hvis Fyret kommer i Orden, tændes intet andet Fyr i Stedet. 54° 38' 51" N. 19° 52' 15" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1427. København 1913.)
- 1647. Tyskland. Svinemünde. Eichsteden. Fyr atter normalt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2211. Berlin 1913.)
 Fyret paa N.-Enden af *Eichsteden* brænder nu atter normalt som hvidt og grønt vekslende Fyr. Flammens Højde: 8 m. Fyrbåke af Udseende som den tidligere. Det hvide midterlige Fyr er slukket. 53° 54' 29" N. 14° 15' 49" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1428. København 1913.)
- 1648. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Jasmund Fyrskib. Forsøg med Under-vands-Sirene.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2214. Berlin 1913.)
 I nogle Dage bliver der foretaget Forsøg med Undervands-Sirene i Fyrskibet *Jasmund*, om Dagen i sigtbart Vejr, men ikke i Taage, da kun de normale Taagesignaler gøres. 54° 36' 00" N. 13° 41' 42" E.
- 1649. Tyskland. Stralsund Farvand. Uddybningsarbejder.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2133. Berlin 1913.)
 En Sandpumper arbejder i det N.W.-lige Farvand ved *Stralsund* hvert Aar fra April til Oktober. Arbejdspladsen afmærkes med hvide Stager med rødt Flag. Disse er Skibsarten uvekkommende og kan passeres paa begge Sider inden for det afmærkede Farvand. *Stralsund*: 54° 19' N. 13° 06' E.
- 1650. Tyskland. Warnemünde NNW. Opmaalingsstønder inddraget. Dahmes-høved E. Opmaalingsstønder nlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2134. Berlin 1913.)
 Af de 5 Opmaalingsstønder e. 12 Sm SW. for *Gydeser-Reu* Fyrskib er de 3, som laa længst fra Fyrskibet, inddraget. Fyrskibet: 54° 28' N. 12° 09 $\frac{3}{4}$ ' E. 8 Sm E. for *Dahmshøved* er udragt 3 Opmaalingsstønder med Spir og Flag. De er Skibsarten uvekkommende. *Dahmshøved*: 54° 12 $\frac{1}{4}$ ' N. 11° 05 $\frac{3}{4}$ ' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1382. København 1913.)
- 1651. Tyskland. Staberbuk S. Opmaalingsstønde inddraget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2297. Berlin 1913.)
 Opmaalingsstønden S. for *Staberbuk* er inddraget. 54° 21' 7" N. 11° 19' 5" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1327. København 1913.)
- 1652. Tyskland. Femern S.-Kyst. Struckamphuk. Forsøg med Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2298. Berlin 1913.)
 I de første Dage af September foretages Forsøg ved *Struckamphuk* Fyr. Det er ikke udelukket, at Fyret til Tider kan brænde uregelmæssigt. 54° 24' 39" N. 11° 05' 56" E.
- 1653. Tyskland. Slien. Fyr tændes.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2135. Berlin 1913.)
 I første Del af September 1913 tændes der 4 Sæt gule, faste Ledelyr, som skal lede gennem Farvandet mellem *Schleimünde* og *Kappeln*.
 I. a) *Schleimünde* W. (Fortyr) ved Dampskibsbroen. 54° 40' 22" N. 10° 02' 11" E.
 b) *Schleimünde* E. (Bagtyr) paa Slemmolen 100 m 109 $\frac{5}{8}$ (misv. SE. t. E. $\frac{1}{4}$ E.) fra Fortyret. 54° 40' 21" N. 10° 02' 16" E.

2. Den røde Lystønde Nr. 4, *Nord des Mattes du Grand Banc*, der viser grønt, fast Lys, er flyttet 560 m 44° hen til 45° 42' 44" N. 1° 19' 30" W.

3. Den sorte Lystønde Nr. 3, *SO. du Deme-banc*, der viser hvidt, fast Lys, er flyttet 400 m 329 $\frac{1}{2}$ ' hen til 45° 42' 27" N. 1° 17' 49" W.

1679. Frankrig. Gironde. Passe intérieure du Medoc. Lystønder flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 394/2452. Paris 1913.)

Da Farvandet har forandret sig, er Afmærkningen i Nærheden af *Banc des Mats* forandret saaledes:

1. Den røde Lystønde Nr. 28, *Sud du Richard*, der viser grønt, fast Lys, er flyttet 660 m 60° hen til 45° 24' 45" N. 0° 50' 48" W.

2. Den røde Lystønde Nr. 32 ved *Bay*, der viser grønt fast Lys, er flyttet 520 m 357° hen til 45° 22' 57" N. 0° 48' 51" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1680. Frankrig. Marseille. Joliette. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 395/2467. Paris 1913.)

Det røde, faste Fyr paa den E.-lige Arm af *la Major* Tvermole, ved det S.-lige Indløb til *la Joliette*, er forandret til at vise grønt, fast Lys. Synsvidden: 4 Sm. I øvrigt uforandret. 43° 18' 03" N. 5° 21' 42" E.

1681. Frankrig. Frioul. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 396/2468. Paris 1913.)

Det røde, faste Fyr ved *Frioul* Havn er forandret og viser nu hvidt, fast Lys. Synsvide: 10 $\frac{1}{2}$ Sm. I øvrigt uforandret. 43° 16' 42" N. 5° 18' 43" E.

1682. Frankrig. Nes d'Hyeres. Skydning.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 398/2477. Paris 1913.)

Indtil den 1ste Oktober 1913 afholdes Skydeøvelser saavel om Dagen som om Natten i Farvandet ved *Nes d'Hyeres*. Ud for Kysten mellem Meridierne gennem *Medes* og *Bague* strækker den farlige Zone sig til 42° 50' N. I øvrigt henvises til Forskrifterne, der er optaget i „E. f. S. Nr. 9/296“. København 1913. *Titan* Fyr: 43° 02' 8" N. 6° 30' 7" E.

1683. Italien. W.-Kyst. Zannone. Nødsignaler.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 211/614. Genova 1913.)

Fra en Mast ved *Capo Negro* Fyr paa Øen *Zannone* gives følgende Nødsignaler: a) Et sort Flag med hvid Spund betyder „Sygdom“; b) Et Flag, som består af 2 sorte og 2 hvide Firkanter, betyder „Fyrapparatet i Orden“; c) En sort Ballon betyder „Hurtig Hjælp nødvendig“. Fyret: 40° 58' 24" N. 13° 03' 15" E.

1684. Italien. W.-Kyst. Neapel Bugt. Gaiola. Lys- og Klokketønde udlægges.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 211/613. Genova 1913.)

I den nærmeste Fremtid ombyttes den nuværende Tønde ved *Gaiola* Grund med en Lys- og Klokketønde, der viser Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. 40° 47' 07" N. 14° 11' 21" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1295. København 1913.)

1685. Sicilien E.-Kyst. Marzamemi. Midlertidigt Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 210/602. Genova 1913.)

Paa Hovedet af Molen, der bygges ved *Fossa* paa Øen *Grande* ved *Marzamemi* er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 $\frac{5}{8}$ m. Synsvide: 2 Sm Fyrræd. c. 36° 44 $\frac{1}{2}$ ' N. 15° 07' E.

1686. Italien. E.-Kyst. Lido. Grund.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 210/605. Genova 1913.)

I Indsejlingslinien til *Lido* Havn, Fyrene *Murano* og *S. Andrea del Lido* overet findes en Grund med 5 $\frac{1}{2}$ m Vand 1480 m 284° fra det grønne Fyr med Formørkelser paa N.-Molens Hoved. c. 45° 26' N. 12° 23 $\frac{1}{2}$ ' E.

2. a) *Rabelsund E.* (Forfyr) paa Klinten E. for *Rabelsund*. 54° 40' 42" N. 9° 57' 44" E. b) *Rabelsund W.* (Bagfyr) paa Klinten W. for *Rabelsund*, 520 m 273°₅ (misv. W. t. N. ¼ N.) fra Forfyret. 54° 40' 44" N. 9° 57' 16" E.
3. a) *Grimsnis E.* (Forfyr) paa Stranden E. for *Grimsnis*. 54° 40' 36" N. 9° 56' 57" E. b) *Grimsnis W.* (Bagfyr) S. for *Grimsnis*, 470 m 266° (misv. W. 5/8 N.) fra Forfyret. 54° 40' 33" N. 9° 56' 31" E.
4. a) *Kappeln N.* (Forfyr) N. for *Kappeln*. 54° 39' 59" N. 9° 56' 32" E. b) *Kappeln S.* (Bagfyr) ved Byen, 140 m 211° (misv. SW. ¼ S.) fra Forfyret. 54° 39' 56" N. 9° 56' 28" E. Synsviddelen er 3,5 Sm for *Schleimünde W.* Fyr, 5 Sm for de øvrige Fyr. Alle Fyrene havnes om Stb. for Indgaaende. *Schleimünde* Fyrene skal tages agter; de øvrige holdes der op imod.
- Der er uddybet til 3,5 m Dybde 20 m paa hver Side af Fyrlinierne. Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyske* Kort.
- (Kort Nr. 157, 160, 241 og 243.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1654. Tyskland. Lille-Bælt. Als N. Oplysning om Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2302. Berlin 1913.)

Vraget af Sejlfartøjet *Amije* ved N.-Spidsen af *Als* ligger nu paa 55° 05' 02" N. 9° 42' 36" E. Vraglystønden ligger c. 50 m N. for Vraget i c. 11 m Vand. Positionen svarer til *danske* Kort.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1481. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1655. Danmark. Mariager-Fjord. Løb uddybet. Løb afmærkes.

Sejløbet i *Mariager-Fjord* er uddybet. Dybden i Løbet fra Søen over Barren er 6,0 m, og i Løbet fra Barren til Bunden af Fjorden 5,7 m, hvilken Dybde ogsaa findes i Renderne til Cementfabrikkerne: *Cembra*, *Dania* og *Kongsdal*, samt ved *Dania* og *Kongsdal* Broer, og i *Hobro* og *Mariager* Havne.

I Midten af September d. A. forandres Afmærkningen, saaledes at Løbet er afmærket med Riskoste og Stager paa Styrbords Side og med Halmprikker og Stager paa Bagbords Side, naar man er for Indgaaende. Til Vejledning for Sejladsen gennem de gravede Render opføres Lettebaaker paa Land. Nærmere Oplysning om Afmærkningen følger. Anduvningstødens ny Plads: c. 56° 42' N. 10° 30' 1/2' E.

(Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods, Side 163, 164 og 165. Havne-Lods, Side 77 og 115. Søm.-Port., Side 15 og 16.)

1656. Danmark. Kattegat. Læsø NW. Vrag uskadeliggjort.

Vraget af *Frederiksvaag* 2200 m 325° (misv. NW. t. N. ¼ N.) fra *Vesterø Kirke* er uskadeliggjort, og Afmærkningen er inddraget. Mindste Dybde paa Stedet er 2,7 m. 57° 17' (03") N. 10° 53' (10") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/570. København 1913.)

1657. Sverrig. Kattegat. Store-Middelgrund NE. Vrag sunket.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i *Malmö* er Skonnerten *Johanna* sunket NE. for *Store-Middelgrund* i 37 m Vand. Mindste Dybde over Vraget er 17 m. 36' 36" N. 12° 17' E.

1669. Frankrig. Dunkerque. Snouw Fyrskib. Karakter atter normal.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 402/2505. Paris 1913.)

Snouw Fyrskib viser atter hvidt Lys med Formærkelser. 51° 03' 32" N. 2° 12' 45" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1499. København 1913.)

1670. England. Harwich. Cork Sand. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 53. Trinity House, London 1913.)

Cork Sand er tiltaget N. efter. Den rød og hvid lodret stribede Stump tøndede med Stage og Kurveflektning er flyttet 0,1 Sm 0° (misv. N. t. E. ¼ E.) hen og ligger nu i 6,4 m Vand paa 51° 55' 03" N. 1° 25' 12" E.

1671. England. Humber. Opmaalings afsluttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1257. London 1913.)

Opmaalingen ud for *Humber* mellem 53° 10' N. og 53° 40' N. samt mellem 1° E. og 2° E. er afsluttet. Opmaalingsvagnerne er inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1587. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1672. Frankrig. Saint Malo. Vrag afmærket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 387/2405. Paris 1913.)

En grøn Tønde med Cylinder er udlagt c. 30 m NW. for Vraget af et lille Sejlfartøj, som er sunket paa *Saint Malo* Red tæt ved Linien „Fyrene *La Ballue* og *Bas Sablons* overet,“ til højre for Skæret *Bey*. 48° 39' 05" N. 2° 07' 55" W.

1673. Frankrig. Le Four. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 402/2504. Paris 1913.)

Le Four Fyr er nu forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Fem-Lyn hver 15 s. Det midlertidige Fyr er slukket. 48° 31' 27" N. 4° 48' 20" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1445. København 1913.)

1674. England. Lizard. Undervands-Taagesignal midlertidig ophørt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1242. London 1913.)

Undervandsklokken, 1,33 Sm 180° (misv. S. t. W. ½ W.) fra *Lizard head* Fyr, er indteit videre inddraget. 49° 56' 20" N. 5° 12' 00" W.

1675. Irland S.-Kyst. Tuskar Rock SW. Vrag forsvundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1249. London 1913.)

Det er ikke lykkedes at genfinde Vraget af *Topic*. 52° 10 1/4' N. 6° 15 3/4' W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1222. København 1913.)

1676. Irland S.-Kyst. Fastnet Rock SW. Undervandsklokke til Forsøg.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1255. London 1913.)

0,45 Sm 228° (misv. WSW.) fra *Fastnet Rock* Fyr er til Forsøg udlagt en rød Klokketønde, som ogsaa har Undervandsklokke. 51° 22' 55" N. 9° 36' 40" W.

1677. Skotland. Islay Sund. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1268. London 1913.)

Vraget af *Vivard*, 0,62 Sm 76° (misv. E. ½ S.) fra *Rudha Mhail* Fyr, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget. 55° 56 1/4' N. 6° 06 1/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1396. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1678. Frankrig. Gironde. Passe du Nord. Afmærkning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 396/2466. Paris 1913.)

Da Farvandet har forandret sig i *Passe du Nord*, er følgende Forandringer foretaget:

1. Den røde Fløjtetønde Nr. 2, *Barre du Nord*, er flyttet 550 m 17° hen til 45° 43' 15" N. 1° 22' 38" W.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1658. Rusland. Hvide Hav. Paskanetz N. Grund fundet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 405/2526. Paris 1913.) Den er paa N.-Siden afmærket Et 0,3 m Skær er fundet N. for *Den Paskanetz*. Den er paa N.-Siden afmærket med en Støje i 10 m Vand, 400 m fra Skæret. 63° 56' 16" N. 32° 36' 35" E.

1659. Norge. Oplysning om Fyr.

(„Berichtsjørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 14. Kristiania 1913.)

Den 10de September 1913 iværksettes følgende:

I. *Ginse* Fyrlampe, paa *Kristenskytterne*, *Ginsestrømmen*, *Lofoten*, tændes. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med *To-Formørkelsen*. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 161° til 190°, fri E. om *Oddskytterne*;
2. hvidt i — 190° - 196°, fri W. om *Aalmvingen*;
3. grønt i — 196° - 321°, fri S. om 4 m Grunden ved *Græsholmen*;
4. hvidt i — 321° - 340°, fri E. om *Klokkerbaen*;
5. rødt i — 340° - 114°;
6. rødt i *Kirkeløden* i Pejlinger fra 131°, fri E. om *Tvingen*, til 135°, fri W. om *Einsteinslørra*.

Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 19' 00" N. 14° 16' 25" E.

II. *Napp* Fyrlampe, paa *Napholmen*, *Napstrømmen*, *Lofoten*, tændes. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med *En-Formørkelsen*. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 163° til 172°, fri E. om *Smortun*;
2. hvidt i — 172° - 179°, fri W. om *Hugneset*;
3. rødt i — 179° - 246°, fri S. om *Deigen*;
4. grønt i — 246° ind over *Haugbugten* til 260°;
5. rødt i — 260° til 8°, fri W. om *Reulan*;
6. hvidt i — 8° - 12°, fri E. om *Segelstenen*;
7. grønt i — 12° - 20°, ind paa *Haarbergel*.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 08' 25" N. 13° 28' 10" E.

III. *Tromfæsa* Fyrlampe er forandret. Lyset er nu:

1. hvidt i Pejlinger fra 325°, fri W. om *Dørbrøken*, til 49°, fri S. om *Bryergrundfaldene*;
2. rødt i — 49° til 143°, fri E. om *Kjældhaugen*;
3. grønt i — 143° - 157°, midt mellem Stagerne paa Revet mellem *Kaarflæsene* og *Oltholmene*;
4. rødt i — 157° - 232°.

I øvrigt uforandret. 64° 43' 35" N. 10° 44' 20" E.

IV. *Anden* Fyrlampe, *Nordfjord*, tændes den 10de September. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med *En-Formørkelsen*. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 3°, fri W. om *Stavneset*, til 99°, fri N. om Landet ved *Hammeren*;
2. hvidt i — 99° til 176°, til Dampskibs-Anløbsstedet ved *Lote*;
3. rødt i — 176° - 272°, fri S. om Landet ved *Aase*;
4. hvidt i — 272° - 284°, fri N. om Landet ved *Rød*;
5. grønt i — 284° - 286°.

Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 61° 50' 50" N. 6° 05' 10" E.

1660. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Haarecken* 4,5 m, i *Svanholm-Løb* 1,8 m, i *Kobber-Løb* 2,8 m, i *Selbundenholm-Løb* 2,9 m, i *Grasholm-Løb* 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 2,9 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

1661. Tyskland. Fyrskibene Amrumbank og Eider ombyttes midlertidigt med Reservefyrskib.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2228. Berlin 1913.) I den nærmeste Fremtid vil *Amrumbank* Fyrskib, 54° 33' N. 7° 53' E., og senere i September vil *Eider* Fyrskib, 54° 16' N. 8° 18' E. midlertidigt blive ombyttet med et Reservefyrskib, som ikke har Radiotelegraf.

1662. Tyskland. Helgoland. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2229. Berlin 1913.) Den røde Baaketønde *Nathurn* er nu ombyttet med en rød Lystønde, mærket „*Nathurn*“, som viser rødt Et-Blink hver 7,5 s., Blink 2,5 s., Mørke 5 s. Man maa ikke ubetinget stole paa, at Tønden brænder. 54° 12' 39" N. 7° 51' 08" E. (Kort Nr. 180.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1888. København 1913.)

1663. Tyskland. Weser. Nordergründe. Tønder udlagt til Forsøg.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2305. Berlin 1913.) 3 sorte Spidstønder er til Forsøg udlagt paa *Nordergründe*. Tønde 1 med sort-hvid Fløj, paa 53° 57' N. 8° 08½' E. Tønde 1a med Trekant med Spidsen opad, paa 53° 56' N. 8° 09' E. Tønde 1b med Trekant med Spidsen nedad, paa 53° 55' N. 8° 07½' E.

1664. Tyskland. Weser. Geestemünde. Baake flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2309. Berlin 1913.) *Reedeboke* ved *Geestemünde* Fiskerihavn staar nu ved Havnens E.-Side, 410 m nærmere ved Forfyrret end tidligere. Ledelinens Retning, Fyret og Topbetegnelsen er uforandrede. Flammens Højde 29 m. Det midlertidige, røde, faste Fyr er slukket. 53° 31' 32" N. 8° 35' 06" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/812. København 1913.)

1665. Tyskland. Ems. Emden. Ledelyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 34/2145. Berlin 1913.) De to Ledelyr ved *Emden*, der leder i *Ems*, af hvilke Forfyrret viste hvidt Lys med Formørkelsen og Bagfyrret hvidt, fast Lys, er begge forandret til hvide Fyr med samtidig En-Formørkelsen hver 5 s., Lys 3¾ s., Mørke 1¼ s. Forfyrret staar paa *Emden* nye E.-Mole. Flammens Højde 14 m. Gittermast. Bagfyrret staar 650 m fra Forfyrret. Flammens Højde: 27 m. Gittermast med Stang og Trekant.

Fyrtaarnet paa den gamle E.-Mole nedrives. Under Arbejdet brænder paa Mole-hovedet 2 grønne, faste Fyr, lodret for hinanden. Et Fyrtaarn opføres paa den nye E.-Moles Hoved. 53° 20¼' N. 7° 11' E.

1666. Tyskland. Ems. Dukegat. Tønde flyttes.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2232. Berlin 1913.) Farvandet i *Dukegat* har forandret sig, hvorfor Tønde D 3 snarest muligt flyttes c. 350 m NW. hen til NW.-Kanten af den faste Lysvinkel i *Kampen* Fyr, som ligger paa 53° 24' 26" N. 7° 01' 08" E.

1667. Holland. Schiermonnikoog. Fyrtaarns Farve.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 187/1779. 3-Gravenhage 1913.) *Schiermonnikoog* Fyrtaarn er nu rødbrunt mod Søen, graat ind imod Land. 53° 29,5 N. 6° 09' E.

1668. Holland. Schulpengat. Torpedoskydning.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 186/1766. 3-Gravenhage 1913.) Fra 4de September 1913 og indtil videre foretages Skydning med Torpedoer i det dybe Farvand i *Schulpengat* mellem de 2 midlertidige, røde og sorte tændede Stump-tønder med Kors paa c. 52° 56,9 N. 4° 42,5 E. Pladsen begrænses mod W. af Linien „*Mok* Fyr overet“.

De to Lystønder, der viser grønt Lys med Formærkelser, henholdsvis 1955 m 339°, 5 (misv. N. t. W. 1/8 W.) og 1830 m 306° (misv. NW. 1/4 N.) fra samme Fyr. Lystønden, der viser rødt Lys med Formærkelser, 1260 m 307° (misv. NW.) fra samme Fyr. *Hamidè* Fyr: 32° 54' N. 13° 14' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

1694. Holland. Scheveningen. Radiotelegrafisk Vejrbetretning.

I Overensstemmelse med den internationale Radiotelegraf-Overenskomst kan nu ethvert Skib i Søen henvende sig radiotelegrafisk til Stationen ved *Scheveningen* Havn for at faa Vejrbetretning fra det meteorologiske Institut i *de Bildt*. Beretningen gives for følgende 8-Stationers Vedkommende: *Helder, Vlissingen, Gris Nez, La Hague*, alle med Søgang, samt *Yarmouth, Shields, Skudenes, Sylt*, alle uden Søgang, saaledes:

8 Gange 2 Grupper paa 5 Cifre efter følgende Skema:

B B B W W og S H T T (G).
 B B B er Barometerstanden i Tiendele af mm med Udeladelse af Hundredetallet.
 W W er Vindretningen angivet med 2 Cifre, nemlig: 02 = NNE, 04 = NE, 06 = ENE, o. s. v. 32 = N. og 00 = Stille.

S er Vindstyrken efter *Beauforts* Skala, 0 til 12.

H er Luftens Tilstand angivet med 1 Ciffer. 0 = klart, 1 = letskyet, 2 = halvklart, 3 = skyet, 4 = overtrukket, 5 = Regn, 6 = Sne, 7 = Dis, 8 = Taage, 9 = Uvejr.

T T er Temperaturen med 2 Cifre efter *Celsius* Skala. Er Temperaturen under Frysepunktet, forhøjes Tallet med 50; f. Eks. 64 = 14° under Frysepunktet. (G) er Søgang efter Skala 0 til 9.

For Stationer, hvorfra Søgangen ikke meddeles, bestaar 2den Gruppe af 4 Cifre. I det Tilfælde, at et Stormvarsel eller andet Varselsignal gælder, naar Beretningen afgives, følger Stormsignalet i Ord; f. Eks. Stormvarsel SW., eller Varselsignal. Telegramomkostningerne føres paa Skibets Regning. *Scheveningen*: 52° 06' N. 4° 16' E.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Septbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	117 1/4	117 1/4	117 1/2
Danmark	117	116 3/4	117 1/4
Norden	127 1/2	127 3/4	128
Gorm	—	—	—
Carl	128 1/4	128	128 1/2
Dannebrog	143	142 3/4	143 1/4
Skjold	—	113	113 1/4
Urania	—	40 1/4	42
Neptun	135 — 1/4	135 1/4	135 1/2
Dampsk. af 1896	135 1/4	135 1/4	135 1/2
Heimdal	140 1/4	140 1/4	140 3/4
Østasiatiske	131 1/2	131 3/4	132
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	135	135 1/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	90 3/4	90 1/2	90 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats	—	81 1/4	82
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/4	84 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	89	91
4% — — — — — Serie	—	92	94
4% — — — — — 1.	—	93 3/4	95 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	87 3/4	89 1/4
1% — — — — — 7.	—	89 3/4	90
3 1/2% Landkreditk.	—	92 1/4	94 1/2
4% Østift. Kreditf.	—	90	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	148 3/4	150
Privatbank	104 1/2	104 1/2	104 3/4
Landmandsbank	—	136	136 1/4
Handelsbank	142	141 3/4	142 1/2
Grundejerbank	—	11	13
Burm. & Wain	85 — 1/4	84 3/4	85
Helsingørs Jærnak.	—	127	127 1/2
Sukkerfabr.	223 3/4	223 1/2	223 3/4
Bryggeri Aktier	216 1/2	216 1/2	216 3/4

Vekselkurser d. 3. September 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.22	18.17
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. September 1913.

Russiske Noter	215.60
4% Russiske Consols	89.00
3 1/2% — — — — — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	92.10
5% Rumænske Stats	99.20
4% — — — — — 1890	93.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 72,000, „Danmark“ 72,000, „Norden“ 196,000, „Carl“ 120,000, „Dannebrog“ 164,000, „Skjold“ 24,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 192,000, „Heimdal“ 92,000, „Gorm“ 124,000, „Neptun“ 208,000, „Dansk-russisk“ 336,000, „Østasiatisk“ 88,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1209. Eastern Archipelago—Philippine Islands. Port Gabo—Existence of shoal. Position. At a distance of $1\frac{1}{2}$ cables, 359° (N. 2° W. Mag.), from the northeastern extreme of the island on the southern side of the bay. Lat. $9^{\circ} 52' N.$, long. $125^{\circ} 43' E.$ Depth. 3 fathoms. Remarks. A danger line has been drawn from the northern side of the island referred to above to enclose the above shoal. A Cautionary Note, "These plans must be used with great caution", has been placed on chart No. 962, against the plans of Port Sibonga, Port Gabo, and Port Surigao. Variation. 1° E. (Notice No. 1209 of 1913, dated 15th August.)

Charts affected. No. 962, Port Gabo, plan. No. 2578, Sulu or Mindoro sea, eastern sheet. Publication. Eastern Archipelago, Part I., 1911, page 422.

No. 1210. Eastern Archipelago—Philippine Islands. Port Surigao—Existence of shoals. Bearing and distance from Surigao fixed red light. 1 miles and $1\frac{1}{10}$ cables, 96° (S. 85° E. Mag.). Depth. Less than 6 feet. 1 miles and $3\frac{1}{10}$ cables, 96° (S. 85° E. Mag.). Depth. $2\frac{1}{2}$ fathoms. 1 miles and $\frac{7}{10}$ cables, 105° (S. 76° E. Mag.). Depth. Less than 6 feet. Surigao fixed red light, lat. $9^{\circ} 47' N.$, long. $125^{\circ} 30' E.$ Remarks. A Cautionary Note, "These plans must be used with great caution", has been placed on chart No. 962, against the plans of Port Sibonga, Port Gabo and Port Surigao. Variation. 1° E. (Notice No. 1210 of 1913, dated 15th August.)

Charts affected. No. 962, Port Surigao, plan. No. 2578, Sulu or Mindoro sea, eastern part. Publication. Eastern Archipelago, Part I., 1911, page 419.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,
 Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.
 Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen
 paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og
 at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
 Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er der væsentligst sket det, at baade River Plate, U. S., Sortehavet etc. er flovet lidt af. Tilbagegangen er kun ringe, og muligvis vil Flovheden ogsaa kun blive af forbigaaende Karakter efter den seneste Tids livlige Forretning, særlig fra Sydamerika og Sortehavet. For det sidstnævnte Markeds Vedkommende spiller det utvivlsomt en ikke ringe Rolle, at en betydelig Del græsk Tonnage, som var beskæftiget i Hjemlandet eller laa indespærret i Sortehavet, nu er bleven fri og derfor udøver et Tryk paa Markedet. Forøvrigt skal der være en Mængde Kornvarer i Sydrusland til Eksport, og ved en fornuftig Holdning fra Redernes Side tør et Omslag til det bedre maaske snart igen forventes. Østen er fast til omtrentlig uforandrede Rater. Om Nord- og Østersøfarten er at bemærke, at Kulfragterne ligger lidt bedre, hvorimod Returfragterne er uforandret. Kornlaster tilhydes meget sparsomt pr. prompt, men der noteres en Del Ordre pr. ultimo September og senere. Da Redernes og Købmændenes Meninger om Fragtraterne divergerer noget vel meget, har der dog saa at sige ingen Befragninger fundet Sted. Der sluttedes bl. a. i Ugens Løb som følger:

Østen. Soyabønner Vladivostok 30/6 Hull og Hamburg pr. 1ste Halvdel Oktober. Ris Saigon/Marseille, Havre eller Dunkerque 28/6 én, 29/6 to Havne, 1/ ekstra for Majs, 25. September—20. Oktober. Kohsichang 27/6 U. K. eller Kontinentet Oktober. Kurrachee 19/ U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) »net terms«, 19/4 $\frac{1}{2}$ Hull, option Marseille og Hull 19/9 (\div 2 pCt.), all pr. September. Bombay/Hull og Antwerpen 24/ Dødvægtbasis, samme Rate til Dunkerque alene. September.

Sortehavet etc. Korn for større Baade fra Odessa, Kherson, Nikolajeff etc. 12/3 à 12/6 Rotterdam, 12/9 à 13/ Hamburg pr. prompt, 12/3 Rotterdam, 12/6 Weseren, 12/9 Hamburg pr. 20. September—5. Oktober,

3 d. mindre for Byg; mindre Baade 13/9 à 14/ N. C. eller »any«, 14/3 à 14/6 Hamburg, 10.—26. September. Sulina 11/9 L. H. A. R., 12/3 Hamburg, 10.—30. September. Azow 13/6 Rotterdam, 13/9 Antwerpen, Emden eller Weseren, 14/ Hamburg, 3 d. mindre Byg, 15.—30. September. Azow 15/6 en Havn mellem Trondhjem og Kjøbenhavn, 15/9 to, 16/ tre Havne, 10.—25. September, mindre Baade c. 15/ N. C. eller »any«, 15/6 Hamburg, September. Erts fra Poti 14/3 à 14/4 $\frac{1}{2}$ Antwerpen eller Rotterdam, prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø 11/ Aleksandria/Hull. 2den Halvdel September Marmarahavet og Smyrna Distriktet/Bristol og/eller Glasgow 14/ Dødvægtbasis én, 15/ begge Lossehavne. Erts 9/6 La Goulette/Jarrow (3.700), 8/ Carthagena/Rotterdam (5.200), begge »full terms«, 7/ Carthagena/Middlesbro, 6/9 Porman/Tyne eller Jarrow, fri despatch. 6/6 Huelva/Rotterdam (4.200 Tons med 1.200 Tons Lastning og 1.200 Tons Losning). Fosfat Bona/Stettin 9/9 (2.700 med 500/300). Salt 10/ Torrevieja/Kalkutta (5.000). Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 5/3 Rotterdam, 5/9 Dunkerque.

Nordamerika. Deals fra Pugwash eller Halifax 54/6 til Englands Vestkyst, 60/ fra Herring Cove, 61/ Miramichi/Liverpool eller Manchester, all pr. September. Korn Baltimore 3/ Bordeaux (24.000 Qrs.), Montreal 2/9 Avonmouth eller Rotterdam, 2/10 $\frac{1}{2}$ Antwerpen eller Hull, September. Petroleum New York 28 Cents Hongkong, Oktober—November. Savannah (Bomuld) 50/ Liverpool eller Bremen, Oktober, fra Wilmington 37/6 à 40/ til Liverpool eller Bremen, September. Tømmer fra Golfen 167/6 River Plate, November. 142/6 Oran og Algier, September. Pensacola 140/ Genua, 142/6 Genua og Oran, September. Paa Netto Charter fra Golfen 18/ U. K. eller Kontinentet, Oktober—November. Timecharter omkring 5/ Dødvægt for store Baade, en eller to Rundture, Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 18/6

å 19/ U. K. eller Kontinentet, September, 18/ pr. 25. September—10. Oktober, 17/6 pr. 15. Oktober—15. November, alt med 6 d. mindre direkte Havn. Buenos Aires eller La Plata 17/ U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, meget prompt, 16/ pr. Oktober, 16/ Bristol Kanalen direkte (ingen Reduktion), September.

Østersøen. Pr. prompt er Kornlaster fra Petersborg fremdeles knappe, men pr. anden Halvdel September indiceres nu 1/6 Hvedebasis Rotterdam, 1/7 $\frac{1}{2}$ London, 1/10 $\frac{1}{2}$ Dunkerque. Træfragterne viser ingen Forandring. I Riga er der fremdeles Strejke, og der gøres derfor ingen Forretninger, men det formenes, at Strejken vil være forbi i denne Uge. Libau noterer 1/3 Havrebasis til London eller Antwerpen, 1/7 $\frac{1}{2}$ Rouen, 2/6 å 2/7 $\frac{1}{2}$ Lissabon eller Oporto. Fra Botten er der ingen nævneværdige Forandringer. Der betalles bl. a. 37/6 Kortprops Jacobstad/Tyne (600), 41/ Brahestad/Grangemouth (650, Berth garanteret), 43/ Swansea (700), 43/3 to Pladser Raumo/London (600), 36/ D. B. B. og Scantlings Trångsund/Southampton (700), 45/ D. B. $\frac{1}{3}$ Boards Uleåborg og Kemi/Plymouth (775), Frcs. 49 Favn Pulpwood Lovisa/Rouen (700 Favne med 100/150 daglig). Fra Stettin noteres 6/ Dødvægt til Rotterdam for blandet Ladning. 6/ Sukker til Amsterdam.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/3 å 5/4 $\frac{1}{2}$ Kronstadt, 5/3 Reval (2,700), 4/9 Memel (1,750), 5/6 Stockholm eller Gefle (2,400), 5/6 Helsingør (1,250), 6/ Bandholm (850), 4/6 Calais (1,850), 6/3 Bordeaux (2,900), 8/3 Lissabon (2,000), 8/6 å 8/9 Genua eller Savona, 8/3 Neapel (3,500), 9/6 Konstantinopel (3,800), 9/ Port Said (4,200), Hull 5/6 Kronstadt (2,000), 5/1 $\frac{1}{2}$ (3,000), 5/ (6,500), 5/7 $\frac{1}{2}$ Petersborg (2,800), 5/3 Reval (2,300), 5/3 Libau, 8/10 $\frac{1}{2}$ Aleksandria (4,500), 8/9 Porto Vecchio (3,800). Firth of Forth 5/9 Petersborg (3,000), 5/9 Örnsköldsvik (1,450), 6/3 Grenaa (900), 5/6 å 6/ god dansk Havn (1,300—1,600). Blandt Befragtingerne fra Cardiff eller Newport nævner vi 6/1 $\frac{1}{2}$ Kronstadt (3,000), 6/ Petersborg (1,800), 4/7 $\frac{1}{2}$ Dieppe (2,200), Frcs. 6 $\frac{3}{4}$ Bordeaux (2,100), 9 $\frac{1}{2}$ å 10 Algier (3,500), 10 $\frac{1}{2}$ Marseille (6,500), 8/4 $\frac{1}{2}$ å 8/9 Genua, 8/6 Piræus (3,600), 10/9 Nizza (2,200), 9/6 Konstantinopel (3,500), 8/6 Port Said (5,000—6,000), 9/3 Palermo, Messina eller Catania (5,000), 16/6 Rio Janeiro (6,600), 18/6 Montevideo (5,000—6,000), 19/3 å 19/6 River Plate, 21/ Rosario (4,600). (Skrevet den 2. September 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaende de mindre Skibe oplager Nordtyskland daglig Skibe for Rug og for enkelte Pladsers Vedkommende til stigende Rater; saaledes sluttede Stralsund 4 $\frac{1}{4}$ M., Greifswald 4 $\frac{3}{4}$ M., Rostock 4 M. Colberg er derimod tilbageholden, da der er Mangel paa Varer derfra, Stettin derimod er ret fast; ogsaa de slesvigske Pladser tegner i Øjeblikket godt og udbyder flere Hvede- og Havreladninger. Sverig er uden Forandring med gennemgaende tilstrækkelige Udbud, dog er Sundhavnene flovere med Lervarer, og Gødning er saa godt som hørt op. Norge har udover Feldspath til Stettin 5 M., Neufahrwasser 5 $\frac{1}{2}$ å 6 M., inlet af særlig Interesse. Danmark er fra Provinserne stadig meget stille; Kjøbenhavn er for Tiden heller ikke særlig livlig. Fra Damper, som ventes i Begyndelsen af næste Uge, bliver nogle Hvedeladninger nærmest til svenske Havne; der sluttedes iøvrigt Klid til Stege 20 Øre, Solsikkekager til Rønne 15 Øre, Sojakager til Kolding 14 Øre; fra Kastrup sluttedes nogle Gødningslaster til Provinserne til Minimalrater.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dieselmotorskonert »Chriterion«, bygget paa N. P. Peterssens Værft paa Thura, foretoges for nogle Dage siden en yderst vellykket Prøvetur. Skibet, der er det største Dieselmotor-Træskib herhjemme, er udelukkende dansk Arbejde. Kølen blev lagt i Juli Maaned i Fjor, og Skibet er nu færdigt, udrustet med alle moderne Indretninger, f. Eks. Hjælpemotor til Ankerspillet,

Løsspillene og til Spuling af Dæk. Sejlene er forsynet med Patentrebning, hvilket skal være ret enestaaende ved saa stort et Skib.

»Chriterion« maaler: Længde 112 Fod, Bredde 25 Fod og det stikker 12 $\frac{1}{2}$ Fod, fuldt lastet. Til selve Skibets Fremdriving, hvis Vinden svigter, er der en 120 HK. Dieselmotor, der giver Skibet en Hastighed af 8 Mil. Hele Maskineriet optager kun lidt Plads og kan med Lethed passes af én Mand. Maskinrummet er beklædt med galvaniserede Jernplader og Gulvet med Blyplader, da disse giver bedre Fodfæste. Motoren er leveret af Firmaet Kramper & Jørgensen i Horsens. »Chriterion« har kostet Kr. 83,000. Skibets Fører bliver Rasmus Nielsen, tidligere Fører af 3/m Sk. »Clytia« og Besætningen bliver 6 Mand. Skibets korrespondende Reder er Mægler C. V. Petersen. Prøveturen gik til Faaborg med et Selskab af Indbudne og derefter tilbage til Svendborg. («Svendb. Aartst.»)

Havarier og Forlis.

Sabbia, Dpsk. af Triest, kom den 28. f. M. paa Rejsen fra Nyborg til Vejle med en Ladning Oljekager, paa Grund paa Bjørnsknude. Bjergningsdamperen »Helsingør« assisterer. Ladningen lægtes. Skibet staar paa Stenbund og har taget Skade.

Efter senere Meddelelse har Svitzers bragt Skibet flot; det skal undersøges, før Rejsen kan fortsættes.

Jenny, Dpsk. af Göteborg, kom den 30. f. M. paa Rejsen fra Aarhus til Rostock paa Grund paa Smørstakken i Nærheden af Hou, men kom flot med indtrædende Højvande med Assistance af Fiskere og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

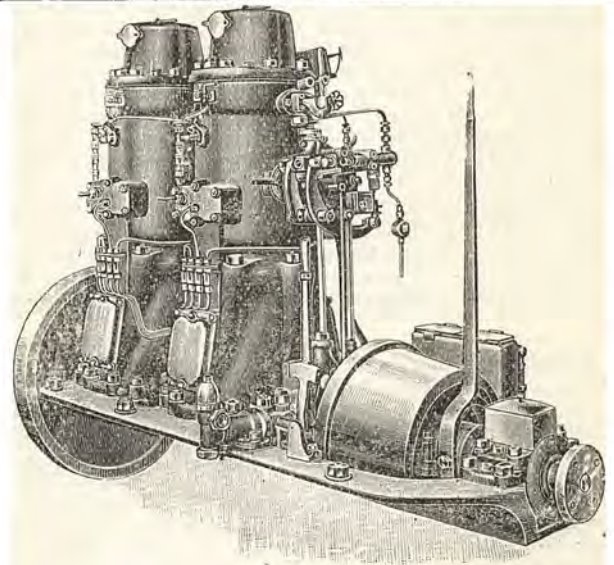
Dulcia, Dpsk. af Hartlepool, har paa Rejsen fra Jacobstad til Newcastle med en Ladning Props været i Kollision i Østersøen med en tysk Damper og faaet Forskibet trykket ind. Skibet er indkommet hertil Kjøbenhavn for Reparation.

Prospero, Dpsk. af Bergen, er strandet paa Øfjord (Island). Svitzers »Geir« assisterer.

Elevator, Firmaet Monbergs store Kran er sunket i Warnemünde Havn. Der er truffet Aftale om Bjergning.

Friheim, norsk Dpsk., er den 1. ds. paa Rejsen fra Hull til Nakskov med en Ladning Kul kommet paa Grund ved Romse i tæt Taage. Skibet er læk, og har Fortanken fuld af Vand; Lasten kastes over Bord. Svitzers assisterer.

Johanne, 3/m. Sk. af Marstal, kolliderede den 31. f. M. med en svensk Panserbaad »Thordön«, hvorved »Johanne« sank efter en halv Times Forløb SØ. for Middelgrunden paa 37 Meter Vand. Besætningen reddedes over paa Panserbaaden. (Ritz. Bur.)



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Repræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefer 2688 & 2788

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 23/8. — Alexandra, Nielsen, ank. Barcelona 30/8. — Algarve, Borries, ank. Marseille 2/9. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 2/9. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 29/8. — Antwerpen, Madsen, afg. Konstantinopel 1/9. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 24/8. — Arno, Fischer, afg. Denia 2/9. — Aurora, Gommesen, afg. Neapel 2/9. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Lissabon 1/9. — Beira, Mortensen, ank. Petersborg 30/8. — Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 1/9. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. New York 26/8. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Riga 31/8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 1/9. — Christianssund, Androsen, afg. herfra 3/9. — Dagmar, Mueller, pass. Brunsbüttel 3/9. — Dania, Jørgensen, ank. Kristiania 1/9. — Douro, Sørensen, afg. Stockholm 3/9. — Ebro, Lunge, ank. Libau 30/8. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 2/9. — Ficarria, Munk, afg. herfra 2/9. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 2/9. — Garonne, Kromann, ank. hertil 1/9. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 28/8. — Hengest, Lepper, ank. London 31/8. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 3/9. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Genua 29/8. — Jolantha, Kyllsbech, ank. Antwerpen 31/8. — Kanan, Mikkelsen, ank. Libau 28/8. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 25/8. — Kiew, Tønnesen, ank. Riga 24/8. — Loire, Caignou, afg. Bordeaux 3/9. — Louise, Swan, ank. hertil 2/9. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Kristiania 23/8. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 1/9. — Minsk, Harder, ank. Petersborg 28/8. — Morsø, Nellemann, ank. Pillau 2/9. — Nicolai II, Petersen, ank. Marseille 1/9. — Nordjylland, Søeberg, pass. Brunsbüttel 2/9. — O. B. Sulr, Frisenette, ank. Petersborg 31/8. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 1/9. — Oscar II, Hempel, ank. New York 2/9. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 22/8. — Perm, Gotthardt, afg. London 31/8. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 30/8. — Romny, Bøgvad, pass. Portland 30/8. — Saga, Hansen, ank. Petersborg 27/8. — Saxo, Rasmussen, ank. Windau 1/9. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 30/8. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 23/8. — Thyra, Dam, ank. hertil 1/9. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 30/8. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 28/8. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 2/9. — Tyr, Thaning, afg. herfra 2/9. — United States, Gattsche, ank. hertil 26/8. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Antwerpen 2/9. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 1/9. — Virginia, Ørsted, ank. Filadelfia 1/9.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Grangemouth 25/8. — Amalienborg pass. Kjøbenhavn 31/8. — Brattingsborg pass. Zea 29/8. — Børglum pass. Lizard 30/8. — Dansborg pass. Gibraltar 28/8. — Elsberg afg. Newcastle 29/8. — Esrom afg. Kherson 31/8. — Flynderborg pass. Hirtshals 30/8. — Frederiksborg ank. Petersborg 31/8. — Guldborg ank. Memel 29/8. — Gurre ank. Dunkerque 30/8. — Hammershus afg. Frederiksborg 26/8. — Harrildsborg afg. Petersborg 31/8. — Hundborg ank. Cardiff 29/8. — Jelling afg. Caimanera 30/8. — Jomsborg afg. Newcastle 26/8. — Jungshoved ank. Ocean Islands 6/8. — Jørgersborg ank. Newcastle 29/8. — Kallundborg pass. Gibraltar 30/8. — Kalø, afg. Kjøbenhavn 28/8. — Klampenborg pass. Kjøbenhavn 31/8. — Kronborg afg. Dakar 22/8. — Lejre afg. Barry 29/8. — Marselisborg ank. Cardiff 16/8. — Næsberg afg. Lübeck 31/8. — Randelsborg ank. Archangel 27/8. — Silkeborg afg. Tyne 30/8. — Skanderborg pass. Sagres 26/8. — Skodsborg ank. Rouen 29/8. — Spigerborg afg. Uleåborg 31/8. — Stegelborg ank. Oran 28/8. — Stjerneborg afg. Sunderland 29/8. — Søborg afg. Port of Spain 14/8. — Taarnborg afg. Boness 28/8. — Ulfborg ank. Genua 28/8. — Uranienborg afg. Pillau 30/8. — Vordingborg pass. Kjøbenhavn 31/8. — Ørkild ank. Petersborg 28/8.

Vesterhavet. Nexos, Basse, ank. Trångsund 31/8. — Olga, Christensen, pass. Portland 1/9. for Casablanca. — Stella, Larsen, afg. Kotka 31/8. til Sevilla. — Thyra, Jessen, afg. Aalborg 2/9. til Petersborg. — Fylla, Brinch, ank. Sevilla 31/8. — Karla, Nielsen, afg. Hull 30/8. til Wasa. — Hebe, Gregersen, ank. Sunderland 30/8. — Ellen, Hansen, afg. Råfsjö 30/8. til Barcelona. — Gerda, Iversen, afg. Hook of Holland 28/8. til Barcelona. — Ingor, Schiff, ank. Wiborg 28/8. — Nora, Lauritsen, afg. Petersborg 2/9. til Kotka. — Dagmar, Skou, pass. Brunsbüttel 2/9. for Alicante. — Nancy, Pedersen, pass. Brunsbüttel 2/9. for Malaga. — Rigmor, Uldall, afg. Cartagena 2/9. — Cito, Jepsen, pass. Holtenau 2/9. for Palma. — Laura, Thøgersen, afg. Borgå 1/9. til Tanger. — Johanne, Mikkelsen, afg. Råfsjö 1/9. til Barcelona. — Nordsoen, Gram, afg. Mogador 30/8. til Saffi. — Marie, Nielsen, pass. Avdrossan 1/9. for Thorshavn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Windau 31/8. til Hartlepool. — Johan

Siem, Nielsen, ank. Petersborg 31/8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 26/8. — Russ, Petersen, afg. Ayr 22/8. til Herringvee. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 28/8. — Excellence Ploske, Tannebek, ank. Petersborg 23/8. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 28/8. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 30/8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 29/8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Petersborg 8/8. — Newa, Dahl, afg. Ayr 27/8. Miramichi.

Det østasiatiske Kompagni. Indien afg. Singapore 30/8. udg. — Siam afg. Port-Said 28/8. hjemg. — Annam ank. Hankow 30/8. hjemg. — Jutlandia afg. Penang 16/8. hjemg. — Se- landia ank. Norresundby 31/8. udg. — Pangan afg. Penang 30/8. hjemg. — Bandon ank. Antwerpen 30/8. udg. — Sa- mui afg. Singapore 19/8. hjemg. — Tranquebar afg. Karatsu 1/9. hjemg. — Chumpon ank. Bushire 1/9. hjemg. — St. Croix, afg. Demerara 1/9. hjemg. — Kina ank. Teneriffa 27/8. hjemg. — Arabien afg. Kushiuro 24/8. — Bintang ank. Singapore 31/8. udg. — Cathay afg. Antwerpen 2/9.

Vulcan. Vnlean, Schmidt, ank. Cardiff 30/8. — Lon- don, Bom, afg. Archangel 30/8. til Hull. — Paris, Tholander, pass. Kjøbenhavn 1/9. for London. — Bryssel, Kaas, pass. Hol- tenau 1/9. for Hungerburg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 19/8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Libau 30/8. — Roma, v. Thun, ank. Peters- borg 2/9.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Kristinestad 3/9. — Sara, Jensen, afg. Wiborg 2/9. — Helene, Sørensen, ank. Sarpsborg 31/8. — Ragnhild, Schultz, afg. Libau 1/9. — Valborg, Hansen, afg. Trångsund 28/8. — Sjælland, Svar- rer, afg. Riga 27/8. — Estrid, Hansen, ank. Dieppe 27/8. — Agnete, Dam, ank. Rendsborg 29/8. — Gunhild, Hansen, ank. Petersborg 1/9. — Hermia, Farup, ank. Helsingør 24/8. — Elise, Jørgensen, ank. Petersborg 2/9.

Heimdal. Helga, aVaben Hansen, ank. Linhamn 1/9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 29/8. — Elna, Rathje, ank. Archangel 24/8. — Therese, Pedersen, ank. Ghent 29/8. — Harriet, Larsen, ank. Kem 1/9. — Dagny, Therkildsen, ank. Brahestad 29/8. — Simone, Møller, ank. Tynen 28/8. — Jeanne, Olsen, afg. Port Talbot 29/8. — Vera, Risa, ank. Blyth 28/8. — Daisy, Jørgensen, ank. Helsingfors 29/8. — Annine, Leth, ank. Torefors 27/8. — Kamma, Løffler, afg. Dynæs 30/8. — Betty, Lagesen, afg. Granton 30/8.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg pass. Lødingen 1/9. — Anna Mærsk ank. Petersborg 25/8. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 31/8. — Eleonora Mærsk ank. Blyth 28/8. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 1/9. — Laura Mærsk afg. Hull 28/8. — Lexa Mærsk ank. Ternuzen 2/9. — Peter Mærsk ank. Hungerburg 31/8. — Sally Mærsk ank. Fair- water 21/8.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Hungerburg 31/8. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Sunderland 29/8. — Urania, Clausen, afg. Pernau 2/9. — Polarstjerne, Nielsen, ank. Cardiff 28/8.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Sarpsborg 2/9. — England, Bennetzen, ank. Swansea 29/8. — Holland, Poul- sen, ank. Aalborg 1/9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Zeebrügge 28/8. — Eu- ropa, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27/8. — Frankrig, Friis, afg. Port Arthur 19/8. — Tyskland, Danstrup, afg. Picton 14/8.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Swansea 1/9. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1/9.

Havet. Fyen ligger i Riga.

Orion. Erik ank. Liverpool 26/8. — Flindt ank. Cardiff 29/8.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Peter- sen, afg. Port Arthur 31/8.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Raumo 27/8. — Skin- faxe, Faber, ank. Korsør 31/8. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Hull 2/9. til Helsingør.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Barcelona 1/9. — Nelly, Clau- sen, ank. Tarragona 26/8. — Fanny, Eriksen, ank. Malaga 30/8. — Lilly, Bang, ank. Barcelona 1/9. — Alexy, Sørensen, ank. Geste 26/8. — Dagny, Clausen, ank. Oxelösund 29/8. — Mary, Duhn, ank. Stettin 1/9.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja ank. Hälle 25/8.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Ghent 1/9. — Thor- valdsen, Olsen, ank. Methil 25/8. — Nordpol, Nielsen, ank. Grangemouth 2/9.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 29/8. — Emanuel, Svane, ank. Nakskov 30/8. — Erindring, Niel- sen, ank. Kotka 30/8.

Sejlskibe.

Ronne. Sigurd, Kofoed, ank. Oscarshavn 25./8. — Laurentin Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 28./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Colberg 29./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 31./8. — Lilli, Holm, ank. Kahnar 31./8. — Kastor, Møller, ank. Kjøbenhavn 30./8. — Amalie ank. Karrebæksmunde 30./8. — Prøven, Olsen, ank. Aalborg 31./8.

Svendborg. Alfrede, Clausen, ank. Korsør 27./8. — Li-bra, Hansen, ank. Rudkjøbing 28./8. — Danmark, Husfeldt, ank. Svendborg 28./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Petersborg 29./8. — Garibaldi, Jørgensen, ank. San Waast 29./8. — Anna, Fisker, ank. Paimpoole 29./8. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Petersborg 29./8. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Geestemunde 29./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Ramlers 30./8. — Philip, Christensen, ank. Kotka 28./8. — Marie, Nielsen, ank. Egersund 29./8. — Ruth, Larsen, ank. Antwerpen 31./8. — Willemoes, Eriksen, ank. Karlshavn 30./8. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Dunkerque 31./8. — Galathea, Jensen, ank. Denot 1./9. — Valdemar, Andreasen, ank. Rudkjøbing 1./9. — Rossing, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 2./9.

Æra. Atlantic, Rasmussen, afg. Campbelltown 25./8. for Douglas. — Minde, Rasmussen, ank. Swinemunde 26./8. — Audele, Weber, ank. Stralsund 26./8. — Skirner, Rasmussen, ank. Odense 25./8. — Theodor, Andersen, ank. Nørre Sundby 26./8. — Tobias, Boye, ank. Marstal 26./8. — Enighedens, Friis, ank. Kjøbenhavn 26./8. — Mars, Albertsen, ank. Strebj Strand (Kjøge) 26./8. — Ansgar, Jørgensen, pass. Ushant 26./8. p. R. t. Tregier. — Merkur, Christensen, ank. Haparanda 26./8. — Albertha blev den 12./8. præjet paa 46° Nd Br. 39° V. Lgd. Argus, Jensen, ank. Highbridge 31./8. — Vega, Peter-

sen, ank. Swinemunde 27./8. — Svanen, Christensen, ank. Kjøbenhavn 28./8. — Svip, Jensen, ank. Wismar 27./8. — Amor, Hansen, ank. Hadsund 27./8. — Henry, Jensen, ank. Lerwick 28./8. for Ordre. — Rise, Bager, ank. Sligo 27./8. — Valkyrien, Weber, afg. Dunston 27./8. til Dysart. — Mathilde, Hansen, ank. Rudkjøbing 28./8. — Seierskrausen, Friis, ank. Setubal 28./8. — Mette, Albertsen, ank. Mjølfjord 29./8. — Christiane, Petersen, ank. Ystad 30./8. — Christine, Rasmussen, ank. Svendborg 30./8. — Solon, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Bien, Petersen, ank. Odense 30./8. — Enighedens, Jensen, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Anne, Mikkelsen, ank. Falmouth 30./8. — Marie, Christoffersen, ank. Dysart 1./9. — Lauritz, Folmer, ank. Aberdeen 31./8. — De tvende Brodere, ank. Sakskjøbing 30./8. — Cathinka, Bastrup, ank. Dysart 30./8. — Johanne, Hansen, ank. Ramsgate 31./8. — Herkules, Bager, ank. Pillau 1./9. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 1./9. — Thor, Petersen, pass. Dungeness 31./8. p. R. t. Maracaibo. — Fuglen, Schmidt, ank. Setubal 30./8. — Danmark, Nielsen, ank. Ostende 31./8. — Fredensborg, Kisby, pass. Portland Bill 29./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. September 1913. — Tysk Overrettsdom. — Engelsk Sørettsdom. — De ny russiske Regler angaaende Transport af Trælast, Kornlast, Stenkul og Malmlaster. — Sø- og Handelsrettsdom. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Ved Sø- og Handelsretten vil der være at vælge 4 søkyndige Besigtelsesmænd, deraf 1 skibsbygningskyndig og 1 maskinkyndig.

Ansøgninger bilagte med anbefalinger m. v. indleveres paa Rettens Justitskontor, Holmens Kanal Nr. 2, inden den 15. September.

Ansøgninger, der ere ældre end Januar 1913 maa fornyes.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn
den 3. September 1913.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholder i Henhold til Bestyrelsesbeslutning en overordentlig Generalforsamling Onsdagen den 24. September d. A. Kl. 1¹/₂ i Hotel »Phønix«, her, med følgende Dagsorden:

»Forslag fra Bestyrelsen om for Sejlskibsafdelingens Vedkommende tillige at overtage det Medlemmerne i Henhold til Lov af 29. April d. A. paahvilende Ansvar for Skade paa Person, forarsaget ved Skibssammenstød, dog kun forsaavidt det drejer sig om Skade paa Besætninger ombord i Sejlfartøjer, der ere forsikrede i Foreningen, samt Forslag om en dertil sigtende Tilføjelse til Lovenes § 2, 2det Stykke.«

Kjøbenhavn, den 1. September 1913.

P. B. V.

Aage Bramsen,
Fmd.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

400 dw. Damper til Salg.

Staal, bygget 1899, $\frac{3}{4}$ 100 $\frac{1}{4}$ L. Ny Klasse 5/1912. Dimensioner: 138' 5" \times 23' 4" \times 10' 3". Dybg. 10' 6". Comp. Maskine agter. 2 Luger, 2 Vinder. Vandballast 30 Tons. 7—8 Knob paa 4 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bulgarselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenure. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskloyd“.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis a vis Rullebroen.
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibsprovantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterloft ved Havnen.

TIVOLI

Sommersæson fra 7de Maj til 14de Septbr. 1913.

Hver Aften:

Store Koncerter i Koncertsalen, Harmoniorkestret og Promenadeorkestrat. Hver Uge: Solist- og Symfonikoncerter. — Operetter, Vaudeviller, Farcer og Revy i Teatersalen. — Artistforestillinger paa Kunstnerplænen. — Pantomimer.

Hver Søn- og Helligdag:
Stor Fest med Illumination og Fyrværkeri. Nye Festarrangementer med Dans og Konfetti. Talrige Forlystelser, Karuseller, „Muntre Hjul“, „Luna-Ballon“, Rutschbaner, Skydebaner, Boldspil o. s. v.

Entré: 50 Øre for Voksne, 25 Øre for Børn.

Abonnementskort: 12 Kr. for en Voksen, 6 Kr. for et Barn (under 12 Aar).



Forlang altid
Otto Mønsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den brugbare Dyr.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED, 5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Address: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Linier. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæsklb. Mindre Skruesalp. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibration. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Valholm“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

St Petersburg
Figr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Figr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufwareförbund

Telegrafadress: Stufwareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnäs, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand rensar bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København

gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: „KAYDYHR“.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstøllernes Eftf., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{h/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFET FRH. —

— Telefon 210. —

— Statstelefon 4. —

VÆGGELUS, Hovedlus og alle andre Lus, Æg og Gnidder dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,

Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti. Tom Tjæders Insektpulver-Lager, Nybrogade 28 St. Tlf. Byen 2496.

„Toxin“ er et udmærket Middelet mod Rotter og Mus.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

**BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.**

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

**THE
ANTWERP
ENGINEERING CO. LTD.**
**SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.**

**SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,**

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

**SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.**

**TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.**

**ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.**

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm 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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

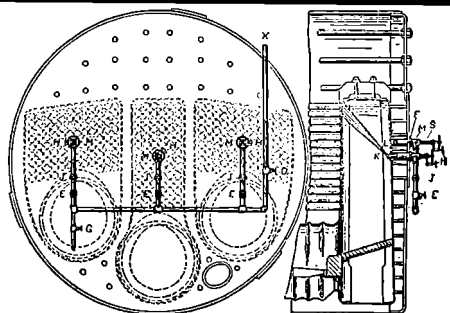
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. September 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Møz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)**

Inregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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“.

BLOM & Co., NORRKÖPING,

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.

Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

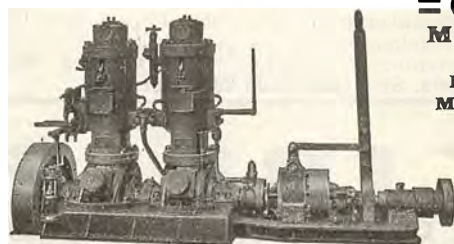
Nic. Heimbürger Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUXHAM RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.
Skibs-Blikkenslageri.
Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

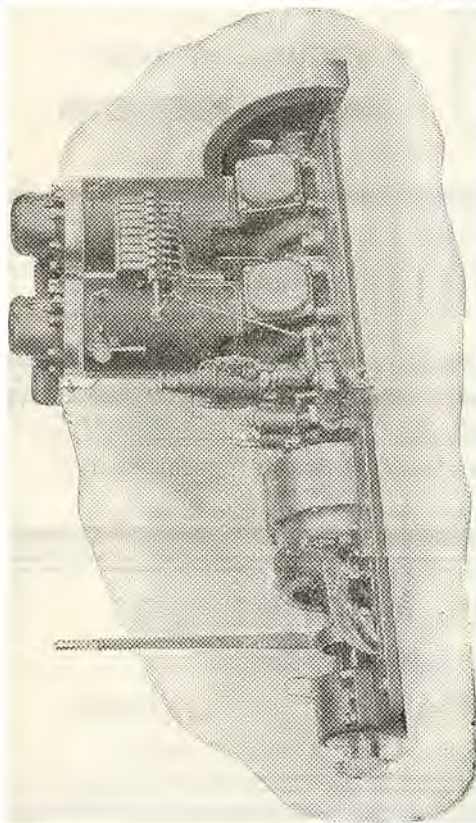
K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.
MAYNARD & FISHWICKS
Dampskibsagenter.
Etableret 1856.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raaoilemotor.
Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. Driftsikker.
Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. Aarsproduktion 10,000 HK.
Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K.
Tlf. 1821 — 3933.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i København, anbefaler sig i velvillig Erfndring.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

I Fællesrepræsentationens Møde den 3. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Udkast til Instruks for Toldvæsnets Embeds- og Bestillingsmænd om deres Pligter med Hensyn til Sundhedslovgivningen udenfor Søekøbstæderne og saadanne Pladser, hvor der er oprettet særligt Karantænetilsyn. — Sagen henvistes til Behandling i et Udvalg.

2. Skrivelse fra Samme med Forespørgsel om, hvilke Hovedorganisationer af Skibsredere, der efter Repræsentationens Formening maa anses som nærmest interesseret i at vælge to Medlemmer til Bestyrelsen af Kjøbenhavns Havnevæsen, i Henhold til § 2 i Lov Nr. 109 af 29. April d. A. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i San Miguel (Porta Delgada) paa Azorerne. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Dartmouth. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af Opretholdelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Piteå. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som danske Vicekonsul i Cap Haitien. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende eventuel Oprettelse af et dansk Vicekonsulat i Santa Cruz paa Tenerifa. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Samme med svensk Kundgørelse af 20. Juli d. A. angaaende Benyttelsen i Sverige af elektrisk Radio-Telegraf og Telefon-Anlæg om Bord paa fremmede Fartøj. — Skrivelsen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet angaaende Betingelserne for syge Søfolks Indlæggelse paa Hospitalerne. Skrivelsen toges til Efterretning.

10. Skrivelse fra Generaltolddirektoratet angaaende Ekspeditionstiden ved Frederikssunds Toldkammers Pakhus og Kontor. — Skrivelsen toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Udenrigsministeriet med Meddelelse om, at russiske og finske Søfolk, for at kunne fare i udenrigsk Fart, efter de russiske Love skal være i Besiddelse af et Rejsepas. — Skrivelsen toges til Efterretning.

12. Skrivelse fra Samme angaaende nogle af det kanadiske Indvandringsdepartement udstedte ny Reglementer. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 11. September 1913.

Paamønstring af russiske og finske Søfolk. Den norske Generalkonsul i St. Petersborg indberetter:

Det forekommer her ikke saa ganske sjældent, at udenlandske Skibsførere kommer i en temmelig ubehagelig Situation, hvis de blandt Besætningen har russiske eller finske Folk, der ikke har deres Papirer i Orden.

Et typisk Tilfælde indtraf nu for nylig paa en norsk Damp. En af de ombordværende Russere rømte, henvendte sig til Politiet og meldte, at der endnu fandtes Russere om Bord uden Rejsepas. Følgen var, at Politiet kom om Bord i Skibet og uden videre tog hele den russiske og finske Del af Besætningen med i Land.

For om mulig at forebygge Gentagelser finder Generalkonsulatet at burde oplyse, at russiske og finske Søfolk for at opnaa Tilladelse til at fare i udenrigsk Fart maa anskaffe sig et saakaldt Rejsepas.

Det bør derfor ved Paamønstring af russiske og finske Sømænd i udenlandsk Havn paases, at vedkommende er i Besiddelse af et saadant Pas, hvis Skibet er bestemt til Rusland eller Finland, og man ikke vil risikere at blive udsat for samme ubehagelige Tilfælde som det ovenfor nævnte.

Skibets Kaptejn løber vistnok ikke nogen Risiko for at blive mulkeret eller lignende, hvis Sømænden er indskrevet paa Folkelisten som Russer, resp. Finne, men det er jo ikke meget behageligt at blive berøvet Folk i Havne som f. Eks. St. Petersborg og Kronstadt, hvor man aldrig kan være sikker paa at faa Mandskabet kompletteret.

Hvis derimod en saadan Sømænd er paamønstreret, f. Eks. som Tysker, Svensker o. s. v., er det ikke godt at forudsige, hvad Følgerne vil blive, hvis Politiet fik Rede paa det sande Forhold og virkelig vilde forfølge Sagen. Nogen Advarsel mod den Slags Paamønstringer skulde jo i Følge Sagens Natur være overflødig, men for alle Tilfældes Skyld gøres opmærksom paa Forholdet.

Et Rejsepas koster temmelig meget, nemlig Rubler 15; det er derfor de færreste, som anskaffer sig et saadant, da de alligevel som oftest finder en Udvej til at komme ud af Landet.

(Norg. Hand. ogSjøft.)

Lodstvang paa Themsen. Som Svar paa en Forespørgsel, Dansk Sejlskibsrederi-Forening har rettet til det kgl. danske Generalkonsulat i London angaaende de ny Bestemmelser for Lodsningen paa Themsen, har Foreningen modtaget følgende Telegram:

»Lodstvang praktisk talt for alle Skibe over 50 Brutto Tons i London Distrikt«.

Af forskellige Meddelelser i Dagbladene synes det at fremgaa, at denne Bestemmelse træder i Kraft straks, og man finder det ikke udelukket, at »London Distrikt« omfatter mere end selve Themsen, eventuelt hele Strækningen fra North Foreland til Orfordness.

De spanske Lastlinie- og Dækslastbestemmelser vil, efter hvad der meddeles i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, først træde i Kraft den 1. Januar 1914. Det siges at være Meningen, at Bestemmelserne om Transport af Trælast paa Dæk ikke vil blive medtaget i den ny Lov, men senere offentliggjort særskilt og først sat i Kraft fra den 31. Oktober 1914. Nogen endelig Bestemmelse er endnu ikke truffet desangaaende.

Forhøjelse af Tonnageafgifter i Savona. I Følge Meddelelse fremkommet i »Handelsberichten« har den italienske Regering besluttet ved Siden af den sædvanlige Tonnageafgift i Savona at forhøje den særlige Afgift, der erlægges til Dækning af Renterne for et Havnelaan. I Løbet af de førstkommande 8 Aar skal Ekstraafgiften pr. Netto Register Ton andrage 5 centesimi og i de derpaa følgende 8 Aar 10 centesimi. Bestemmelsen er traadt i Kraft den 2. August d. A.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Det finske Lodsvesen. I en Beretning, som for nogen Tid siden blev udgivet af det russiske Marine-

ministerium, hed det sig, at det finske Lodsvesen og det finske Fyr- og Vagervæsen har virket meget tilfredsstillende, siden det er kommet under Kontrol af de russiske Autoriteter. En Statistik, som nu er udkommet, bekræfter imidlertid ikke denne Paastand.

I Løbet af sidste Aar er der nedlagt ikke mindre end 450 Søprotester i 17 finske Havnebyer. Grunden til disse Søprotester var i c. 200 Tilfælde, Umuligheden af at faa Lods, i 150 Tilfælde, at Farvandene ikke var afmærket i det behørigte Omfang, i 54 Tilfælde, at Fyrskibe ikke var paa deres rette Plads, og i 20 Tilfælde førtes der Klage over Lodsers Uduelighed. I 29 Tilfælde blev Lodser beskyldt for at have løbet de af dem førte Skibe paa Grund. I et stort Antal af Protesterne blev det godtgjort, at megen Tid var gaaet tabt paa Grund af Vanskeligheder ved at faa Lods, og at Skibenes Førere i mange Tilfælde havde været nødt til selv at paatage sig Risikoen ved at bringe deres Skibe i Havn, eller havde maattet udgive mange Penge til Bugsering.

(Shipp. Gaz.)

Sibiriens Nordkyst. Archangelsk, 3. September. Damperen »Zapad« er ankommet hertil efter en Ekspedition til Munden af Floden Ob. Rejsen har været 20 Dage. Damperen har paa Udrejsen været omgivet af Is i otte Dage og paa Hjemrejsen i to Dage.

(Ritz. Bur.)

Danmarks Udførsel til San Francisco ad Søvejen i Aaret 1912 beløb sig til \$ 23,092 og i Aaret 1911 til \$ 20,907. Værdien af San Franciscos Udførsel til Danmark beløb sig i 1911 til \$ 103,010.

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet«.)

Konsulatvæsenet. Ved kgl. Resolution af 22. August er Østrig-Ungarn fra 1. November blevet inddelt i danske Konsulatsdistrikter som følger:

Østrig.

Konsulatet i Wien: Erkehertugdømmet Nedre-Østrig; Erkehertugdømmet Øvre-Østrig; Hertugdømmet Salzburg, Hertugdømmet Steiermark, Hertugdømmet Kärnten, Greviskabet Tirol med Vorarlberg, Kongeriget Bøhmen, Markgreviskabet Mähren, Hertugdømmet Schlesien.

Konsulatet i Lemberg: Kongeriget Galizien, Hertugdømmet Bukovina.

Konsulatet i Triest: Küstenland: Greviskabet Görz & Gradisca, Markgreviskabet Istrien samt Byen Triest med Distrikt, Hertugdømmet Krain, Kongeriget Dalmatien.

Ungarn.

Konsulatet i Buda Pest: Det egentlige Kongerige Ungarn samt indtil videre Rigslandet Bosnien og Hercegovina.

Konsulatet i Fiume: Byen Fiume med Distrikt, Kroatien og Slavonien.

Den 14. Juli har Udenrigsministeriet ansat Domenico Messina af Trapani som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under Konsulatet for Sicilien i Palermo.

De franske Havne i Vestindien. Den franske Regering har for nogen Tid siden sendt en Kommission til Vestindien for at undersøge, om man af Hensyn til den forestaaende Aabning af Panamakanalen, med Fordel kunde modernisere Havnene Port de France og Pointe-a-Pitre paa de franske Antiller. Efter nøje at have undersøgt de lokale Forhold er Kommissionen kom-

met til den Overbevisning, at en saadan Plan ikke vil være tilraadelig, da de franske Øer ligger for langt fra Sejlruterne til Kanalen, og at Kul, Proviant etc. vil blive meget dyrere dér end f. Eks. paa St. Thomas.

(Shipp. Gaz.)

Overrettsdom. Viborg, 8. September. Overretten har i Dag paadømt en Sag, hvorunder Svitzers Bjergningsentreprise har sagsøgt Firmaet Heckscher & Sønns Eft. i Kjøbenhavn som Befuldmægtiget for det skotske Dampskib »Shuna« til Udredelse af Bjergeløn i Anledning af, at dette Skib, der den 21. Januar f. A. strandede ved Hirtshals, blev taget af Grunden af Svitzers Bjergningsdamper »Viking«. Ved Sørretten i Frederikshavn var Bjergelønnen bestemt til 42,000 Kr., men Overretten nedsatte Beløbet til 32,000 Kr. Sagens Omkostninger for begge Retter ophævedes.

(Ritz. Bur.)

Dampskibsselskabet »Thurø«. Svendborg, 8. September. Dampskibsselskabet Thurø har paa en Generalforsamling vedtaget af Aktieselskabet Morsø, Nykjøbing M., at købe Dampskibet »Nykjøbing« for 250,000 Kr. Aktiekapitalen skal samtidig udvides fra 80,000 til 200,000 Kr.

(Ritz. Bur.)

Søfartsministeriet har, efter hvad vi erfarer, nedsat et Udvalg med det Formaal at samle de bestaaende danske Anordninger angaaende internationale Søvejsregler i en ny Udgave samt at revidere Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902 om Beskaffenheden og Anbringelsen af Lanterner og Lydsignalapparater. I Udvalget, hvis Arbejde ledes af Kontorchef Krogh i Søfartsministeriet, findes Repræsentanter for Marineministeriet, Landbrugsministeriet og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Galatz i Rumænien er erklæret for kolerasmittet.

Handelstraktaterne. Den Kommission, der er nedsat for at overveje Spørgsmaalet om Revision af vore Handelstraktater, har i Følge »Natt.« tilstillet Handelsministeriet et meget omfattende Materiale. Ministeriet forhandler i disse Dage med de interesserede Erhvervsorganisationer og vil derefter oversende de indhentede Oplysninger til Kommissionen, hvis Arbejde antagelig vil vare længere Tid endnu.

(Ritz. Bur.)

Handelsministeriets Omordning.

Forhenværende Handelsminister, Generalkonsul Johan Hansen har i »Nationaltidende« fremsat følgende Betragtninger:

Spørgsmaalene om en Omordning af Forholdene i forskellige af Ministerierne, og særlig Ministeriet for Handel og Søfart, har for nylig været omtalt i Dagspressen, og da Publikum antagelig senere vil komme til at beskæftige sig dermed, kunde jeg ønske at fremkomme med nogle orienterende Bemærkninger, dels paa Grund af mit Kendskab til Ministeriets Stiftelse, og dels fordi jeg med Interesse har fulgt og stadig følger dets videre Udvikling.

At Ministeriet for Handel og Søfart paa forskellige Punkter — ja jeg tør maaske sige i al Almindelighed — har skuffet Forventningerne, er vistnok, saaledes som fremhævet fra flere Sider, rigtigt. Spørgsmaalet er derfor blot, om disse Forventninger ikke har været for højt spændt, og endvidere om man ogsaa fra Erhvervslivets Side har forstaaet at tage Konsekvenserne af Ministeriets Oprettelse.

Vanskeligheden ved Oprettelsen af et Handelsministerium under de givne Forhold har næppe staaet alle klart; at disse har været af en hel anden Art og langt større, end da Landbrugsministeriet i sin Tid blev oprettet, ligger i Sagens Natur. Dels var Landbruget paa det givne Tidspunkt, ligesom ogsaa ved Handelsministeriets Oprettelse, politisk set det herskende Parti, hvad jo selvfølgelig maa spille en Rolle, naar et nyt Ministerium udelukkende skal dannes af de allerede eksisterende, hvis Ledere var Politikere og som saadanne maatte tage mange forskellige Hensyn; dels var det lettere at udskille de fleste af Landbrugsministeriets Omraader, end naar der er Tale om Handelen.

Den moderne Handel griber nemlig i ganske anden Grad ind paa saa godt som alle Omraader, og hvis de Krav, der i sin Tid stilledes fra Handelens, Industriens og Søfartens Omraader, skulde følges ud i alle deres Konsekvenser, vilde Resultatet uvægerligt være blevet, at de fleste andre Ministerier maatte have afgivet en væsentlig Del af deres Resorts. Opgaven maatte derfor være i første Række at søge samlet under et nyt Ministerium de Sager, som man fra Erhvervslivet med fuld Ret kunde gøre Krav paa, og indtil videre lade de Sager i Bero, som enten tangerede eller dog havde en Side, som bragte dem i Kontakt med Erhvervslivet. Det maatte jo staa de fleste klart, at nogen stor Glæde vakte Dannelsen af det ny Ministerium ikke inden for den røde Bygning, og Kravet, der blev stillet fra min Side om Indlemmelsen af en Række Sager under Handelsministeriet, vakte en alvorlig Modstand fra forskellige Sider.

Forsikringsvæsenet, mange af Haandværkets og Industriens Forhold, Patentvæsen, Helligdagsarbejde, Lærlinge-Forhold, Havne-, Post-, Jernbane-, Telegraf- og Telefonvæsen, Toldvæsen, Koloniernes Administration, Konsulatsvæsen, Handelstraktater, o. s. v. o. s. v., er alle Omraader, der foruden den nære Tilknytning til Handelen, Industrien og Haandværket har en social eller udenrigspolitisk Side, og jeg vilde se den upolitiske Fagminister, som ved Oprettelsen af et nyt og ikke i alle Lejre velset Ministerium vilde kunne gennemføre Kravet om, at alt, hvad der havde nærmere eller fjernere Berøring med Erhvervslivet, straks skulde knyttes til det ny Ministerium. For at nævne et enkelt Eksempel, har det jo ofte været forlangt fra Handelsstandens Side, at Konsulatsvæsenet burde lægges under Handelsministeriet. Som det erindres, blev der i sin Tid nedsat en større Kommission af Udenrigsministeriet, hvori jeg blandt andet havde den Ære at sidde, hvor Basis for den nuværende Ordning i Udenrigsministeriet blev lagt, og hvor vort Diplomati og Konsulatsvæsen indgik i en nær Forbindelse, idet det ene efter min Mening blev uløseligt knyttet til det andet, og dette Forslag blev, som bekendt, gennemført kort Tid forinden Handelsministeriets Oprettelse. Hvor berettiget iøvrigt et Krav om, at Konsulatsvæsenet skulde lægges under Handelsministeriet kan være, er det indlysende, at det vilde have været ganske haabløst under de givne Omstændigheder at opstille et saadant, saa meget mere som jeg personligt var overbevist om, at den ny Ordning var god. Den har efter min Mening ogsaa vist sig at virke til almindelig Tilfredshed. Paa samme Maade viste det sig ved en hel Del af de øvrige Krav, at der var særlige Grunde, som maaske ikke alle stod Offentligheden klart, for at de opstillede Krav ikke kunde gennemføres.

Hvad Industrien angik, da var Kravet om et Erhvervsministerium dels ikke fremme i første Række, og dels syntes man allerede den Gang, saaledes

som det senere har vist sig, at Industri og Haandværk i Grunden befandt sig ganske vel under Indenrigsministeriet, og da, som sagt, en stor Del af de Sager, der stod i Forbindelse med dette Erhverv, havde en afgjort social Side, og endelig da en Udskilning af alle disse Omraader fra Indenrigsministeriet vilde have berørt dette Ministerium i meget alvorlig Grad, blev det vedtaget foreløbig kun at lægge Handelens og Søfartens Sager direkte under Handelsministeriet, medens »Varetagelsen af Haandværkets og Industriens kommercielle Interesser i Almindelighed« blev betroet dette Ministerium som en særlig Opgave. Dette sidste maa paa ingen Maade betragtes som et Slags Plaster, fordi samtlige Sager ikke kom ind under det ny Ministerium. Disse kommercielle Interesser bunder jo i Virkeligheden dybt, og der vil paa dette Omraade af en kyndig Minister kunne udrettes meget betydeligt, selv om Industrien og Haandværket forbliver under Indenrigsministeriet ved den ny Ordning. Sagen er jo den, at der ligger i Virkeligheden en umaadelig Mængde Opgaver gemt i et Handelsministerium, selv med den nuværende Ordning, og med en Fagmand i Spidsen bør dette Ministerium kunne virke tilfredsstillende. Har det ikke gjort det, saa maa Fejlen ligge i første Række hos Ministrene, og jeg undtager i saa Henseende ikke mig selv, uagtet den Tid, der blev levnet mig til det egentlige Arbejde, var grumme kort — Ministeren maa selv kunne tage Initiativet til, hvad der skal foretages. Han maa selv kunne rejse de Sager, han som Minister foruden det egentlige Rutinearbejde skal beskæftige sig med, og Resultatet vil bero paa, om han har det rette Blik og det rette Haandelag til at gennemføre de forskellige Opgaver. Hvorvidt det skal lykkes ham, maa saa til Slut afhænge af, i hvilket Omfang han har Rigsdagens Øre, og af hans egne diplomatiske Evner. —

Som Ikke-Politiker vil han altid have en vanskelig Stilling. Han er handicappet, idet han paa Forhaand mangler noget af den Kontakt, som de politiske Ministre har med de forskellige Partier, men paa den anden Side er han til Tider noget friere stillet og kan maaske bedre undgaa, at der gaar Politik i hans Sager. Idealet maa dog vistnok være en politisk Fagminister, altsaa en Mand, der som Politiker paa Forhaand nyder en vis Tillid, men tillige som Fagmand er fuldt ud inde i Sagerne. Idealer er jo ikke vanskelige at opstille. Findes en saadan Minister, tror jeg, at man i Virkeligheden kan spare sig en Del Vanskeligheder ved Omordningen af Ministeriet, hvis han da ikke lider af andre menneskelige Skrøbeligheder, som paa anden Maade kan vanskeliggøre hans Stilling. —

Naar jeg skal nævne en af Grundene til, at der fra forskellige Sider har været Misfornøjelse med Handelsministeriets Arbejde, da kan jeg ikke undlade at pege paa, at navnlig Handelsstanden efter min Mening ikke rigtig har vidst at tage Konsekvenserne af Ministeriets Oprettelse, uagtet det jo særlig var fra den, at Kravet udgik.

Handelsstanden sidder jo fra gammel Tid inde med ret enestaaende Privilegier og har i Tidernes Løb, sikkert delvis foranlediget ved, at de skiftende Ministre savnede enten Interessen for eller Forstaaelsen af Handelsstandens Krav, vænnet sig til igennem sine Organisationer paa tilfældige eller aarlige Møder i ret bestemte Ord at give sin Mening til Kende og ved Hjælp af forskellige Resolutioner at søge at faa Ministerens Øre, til Dels ved at søge oparbejdet en Stemning i Offentligheden for disse Fordringer.

Da Ministeriet Neergaard ved sin Henvendelse til Kongen imødekom Ønsket fra Handelsstanden om en Minister, burde alle forskellige Retninger inden for Handelsstanden have kunnet samle sig om at støtte en Minister, der var udgaaet af dens egen Midte. Med en Fagminister i Spidsen burde, efter min Mening, de fleste Resolutioner og offentlige Henvendelser bortfalde, og man burde have søgt ved personlig Henvendelse og Samtaler med

Ministeren at pege paa de Krav, paa hvis Opfyldelse man særlig maatte lægge Vægt, og hvilke han forøvrigt som Fagmand var fuldt ud bekendt med. Derimod var det ikke nødvendigt, heller ikke altid heldigt, og vilde næppe heller ved en Reorganisation af Handelsministeriet være klogt at fortsætte med Resolutioner og offentlig fremsatte Ønsker om, hvad man har paa Hjerte. En Henvendelse til Ministeren turde i de fleste Tilfælde være tilstrækkelig, og det maatte saa overlades til hans Overvejelser og Undersøgelser at skaffe sig Viden, om disse Krav var gennemførlige.

Handelsministeren kan nemlig ikke i alle Tilfælde nøjes med at være Talerør for Handelsstanden, og hvis man ikke kan indse dette, vil Ministeren, hvordan han end bliver, sikkert altid skuffe. Han kan som Fagmand udrede de forskellige Traade i en Sag, og kan eller vil han ikke paalage sig at føre den frem, ja saa nytter det ikke at melde sig fortrydelig eller at vanskeliggøre Ministerens Stilling. Ministeren, og kun Ministeren, kan vide Besked, om en Sag er gennemførlig. Efter min Mening forstod Søfartens Mænd ved det nøje Samarbejde, hvormed Fællesrepræsentationen straks knyttede sig til det ny Ministerium, bedre at tage Konsekvenserne af deltes Oprettelse.

Et Omraade, paa hvilket der stadig lurer en Fare for Handelsministeriet, er, at dette efterhaanden bliver noget af et Omsvøbs-Departement, saaledes at hvor de andre Ministerier tidligere har kunnet henvende sig direkte til Organisationerne med Forespørgsel i Sager, der havde kommerciel eller maritim Interesse, er disse nu pligtige til at gaa til Ministeriet for Handel og Søfart, der saa paa ny henvender sig til Organisationerne, som efter at have drøftet og overvejet en Sag atter sender den tilbage til Ministeriet. Hvis man ikke fra Organisationernes Side kan vænne sig til, at en Fagminister, der selvfølgelig i de 99 af 100 Tilfælde ved, hvorledes man ser paa Forholdene i Erhvervslivet, selv kan tage Bestemmelse i den Mængde Spørgsmaal, der for længst har være uddebatteret, saa ved jeg sandelig ikke, til hvad Nytte en Fagminister er. Han maa ikke ved enhver given Lejlighed risikere at blive desavoueret, fordi han har taget et Standpunkt i en given Sag, som muligvis ikke alle kan gaa med til. Kan de ledende Mænd i Erhvervslivet ikke indse, at der maa gives deres Tillidsmand i Regeringen til en vis Grad frie Hænder, men forlanger, at enhver ligegyldig Sag skal gennemgaa et større Omsvøbsdepartement, ja saa vil man sikkert saa vel fra Offentlighedens som fra de øvrige Ministeriers Side spørge, hvad Nyttens af et Fagministerium overhovedet kan være. En Henvendelse til Erhvervslivets Organisationer kan jo ske fra et hvilket som helst Ministerium, og er der først fra Handelsministeriets Side rettet en officiel Henvendelse til Handelens og Søfartens Organisationer, og Svaret paa samme maaske ikke falder sammen med, hvad Ministeren finder gennemførligt eller opportunt, vil hans Stilling blive endnu vanskeligere.

Jeg har søgt at pege paa enkelte Punkter vedrørende Forbindelsen mellem Erhvervslivet og Ministeriet for Handel og Søfart, og Resultatet af mine Erfaringer, saavel angaaende Forholdene ved Ministeriets Oprettelse som ved dets fortsatte Udvikling, er da, at der i Virkeligheden ikke forekommer mig at være nogen tvingende Grund til særlige Forandringer udadtil, men at de Forandringer, der skal ske, maa foregaa inden Døre. Hvorvidt Industri og Haandværk bør lægges ind under Ministeriet for Handel og Søfart, saaledes at dette mere bliver et Erhvervsministerium, er jo en Sag for sig. Derom kan der være forskellige Meninger, og jeg forstaar udmærket godt Industriens Stilling, at denne ikke ønsker nogen Halvhed paa dette Omraade. Selvfølgelig vil en saadan Forandring jo i høj Grad forøge Ministeriets Arbejdsomraade, men om det vil skabe mere Prestige og Indflydelse, er et Spørgsmaal, som kun vil afhænge af

vedkommende Ministers Person og Ministeriets Embedsmænd. Jeg er tilbøjelig til at tro, at med de Opgaver, der i Bekendtgørelse af 28. December 1908 tildeltes Ministeriet, vil der sikkert være Grundlag nok for et omfattende Arbejde i Erhvervslivets Interesse. Naar undtages Spørgsmaalet om Industriens Stilling er det jo i Grunden kun ret beskedne Forandringer, man har kunnet foreslaa fra Handelsstandens Side, idet man for et af de vigtigste Omraader, nemlig Konsulatsvæsnet, synes at være enig om, at der for Tiden ingen Grund er til at søge dette flyttet fra Udenrigsministeriet, og et andet Omraade, som man har nævnt, de koloniale Anliggender, navnlig for Grønlands Vedkommende, har en saa afgjort social Side, at der kan tvistes om, hvor dette egentlig hører hjemme. Om Handelsministeriet iøvrigt vilde faa Glæde af at beskæftige sig med de grønlandske Affærer, anser jeg, efter mit Kendskab, som meget tvivlsomt.

Naar man altsaa erindrer sig de Sager, som direkte er henlagt under Handelsministeriet, og blandt hvilke findes saa omfattende Omraader som Handelstraktater, hele Børsordningen, Aktieloven, Bankvæsnet, Handelsskolerne, Navigationsundervisningen, internationale Søfartsforhold, o. s. v. o. s. v., og tager i Betragtning, at der, som sagt, yderligere er overdraget til Ministeriet »Varetagelse af Haandværkets og Industriens kommercielle Interesser« og dertil den forud for alle de andre Ministerier særlige Opgave »ved Oplysninger for disse at henlede deres Opmærksomhed paa, hvilke Interesser der fra Erhvervslivets Side kunde ønskes varetaget ved Behandlingen af de under dem sorterende Sager«, saa tror jeg at kunne sige, at der allerede ligger tilstrækkeligt Arbejde for en enkelt Mands og et enkelt Ministeriums Kræfter, uden at man behøver i alt for høj Grad at vende op og ned paa Forholdene. Har Ministeriet ikke kunnet opfylde de berettigede Forventninger, der blev stillet til det, saa maa det kunne henføres til andre Grunde end den, at der ikke skulde være Arbejdsstof nok i Ministeriet for Handel og Søfart for en Fagminister, der faar loyal Støtte fra de Organisationer, der repræsenterer Erhvervslivet, en Støtte, som han maa kunne gøre Fordring paa, selv om hans politiske eller personlige Mening ikke i Et og Alt passer med den paa Bjerget herskende.

Privat Ejendom paa Søn.

I et fornylig i London udkommet Skrift, »Capture at Sea«, har Earl Loreburn, fhv. Lord Chancellor, fremsat sine Anskuelse om nævnte vigtige Sag. De er i Korthed følgende: Det Princip, hvorpaa Earlen grunder sine Meninger, er simpelthen det, at paa Søn bør fredelige Privatpersoner være ukrænkelige, baade med Hensyn til Person og Ejendom, saafremt der ikke foreligger tvingende militære Grunde for det modsatte, ligesaavel som de er det paa Landjorden. Liv og Ejendom paa Søn burde beskyttes ved et sikkert Lejde paa samme Maade, som det sker paa Landjorden, ved Haager-Konventionen. Det forlanges ikke, at nogen Person eller noget Skib skulde gaa fri, som overtræder Krigens Love ved at tage Del i Fjendtlighederne, eller ved at transportere Folk, som hører til de Krigsførendes bevæbnede Styrker eller militære Afdelinger, for Betaling, eller som fremhjelper deres Operationer, eller overbringer Meddelelser. Det forlanges heller ikke, at noget Skib, som er i en krigsførende Stats Tjeneste, eller under Befaling af en saadans Officer eller Agent, ikke skal kunne opbringes. Det vil derfor være nødvendigt, som en Del af

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Aronske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kg. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1695. Sverrig. Utklippan E. Oplysning om Vraglystønde.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/968. Stockholm 1913.)

Vraglystønden, som er udlagt c. 200 m SE. for Vraget af Damperen *Patria*, der er strandet paa 55° 57' 08" N. 15° 45' 28" E., er slukket. Den vil snarest blive ombyttet med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 s.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/883. København 1913.)

1696. Sverrig. Gotska Sandöen. Belysning forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/945. Stockholm 1913.)

Følgende ny Fyr er tændt:

1) *Kyrkudden* hvide Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., c. 58° 22' 00" N. 19° 19' 30" E. 2) *Hammuden* hvide Lynfyr, der viser To-Lyn hver 6 s., c. 58° 20' 30" N. 19° 13' 15" E. Begge Fyr har Linseapparater af 4de Orden. Hvide Fyrtaarne. Samtidig er *Gotska Sandön* SE-lige Fyr nedlagt. 58° 20' 30" N. 19° 17' 24" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1306. København 1913.)

1697. Sverrig. Bottniske Bugt. Skellefteå Hamn. Sømærker udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/944. Stockholm 1913.)

Ved *Skellefteå Hamn* er der S. for Landgrunden udsat en Stage med Kost paa 64° 40' 30" N. 21° 15' 45" E. og en Stage med Kors paa 64° 40' 18" N. 21° 15' 45" E. ved 6 m Grunden *Hvilan*.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1519. København 1913.)

1698. Sverrig. Bottniske Bugt. Skellefteå. Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/943. Stockholm 1913.)

Til Brug ved Indsejlingen fra Søen S. om *Gåsöven* til *Skellefteå* Havn er følgende Fyr tændt:

1) To hvide, faste Ledefyr. Forfyrrets Flammehøjde: 5 m. 64° 40' 54" N. 21° 16' 30" E. Bagfyrret staaer 150 m 329° fra Forfyrret. Flammens Højde: 8 m. Fyrenes Synsvidde: 5,5 Sm. Holdt overet i Pejling 329°, leder de mellem *Midjan* og *Röseå* paa den ene Side og *Näsövn*, *Näsgrundet* og 8 m Grunden SW. for *Gåsöven* paa den anden Side.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1281. Indian Ocean. Aldabra islands—General information. 1. Existence of a wreck: Position: On edge of reef extending from south side of South island, at a distance of 16 cables, 182° (S. 7° W. Mag.), from the site of Wilson's well. Lat. 9° 26' S., long. 46° 27' E. Description: Wreck of the S.S. „Glen Lyon“ with masts and funnel showing. Remarks: Wilson's well no longer exists; there is a well on Cocoanut island. 2. Caution with regard to Main channel anchorage: Position: At entrance to Main channel, of north west extreme of Middle island. Remarks: This anchorage is dangerous on account of the very strong tidal streams which run in this vicinity. Note: The anchorage symbol has been erased from the chart. Variation: 5° W. (Notice No. 1281 of 1913, dated 30th August.)

Chart affected: No. 718, Plan of Aldabra island. Publication: South Indian Ocean Pilot, 1911, pages 175, 177.

No. 1284. Borneo, North-West Coast. Barram point light—Alteration in character. Position: Lat. 4° 37' N., long. 113° 59' E. Abridged description of new light: Lt. Gp. Fl. (3), ev. 20 sec., vis. 12 m. Details of new light: Character: A group flashing white light showing a group of three flashes every twenty seconds, thus:

eclipse, flash, 3 1/2 secs.
eclipse, flash, 13 secs.

Remarks: The elevation and visibility of the light are unaltered. Note: „Unreliable“ shown against this light on the charts has been erased. (Notice No. 1284 of 1913, dated 30th August.)

Charts affected: No. 2108, Tatan point to Barram point. No. 2109, Barram point to Nosong point. No. 2660 b, China sea, southern portion. No. 1263, China sea. Publications: List of Lights, Part VI, 1913, No. 583. China Sea Pilot, Vol. IV, 1912, page 86.

No. 1285. Eastern Archipelago—Celebes, North Coast. Stromenkaap—Light established. Position: On eastern Salanro island, Paste Salanro. Lat. 1° 20' 35" N., long. 120° 48' 05" E., on chart No. 3394. Abridged description: Lt. Gp. Fl. (3), ev. 10 sec., vis 18 m. Details: Character: A group flashing white light showing a group of three flashes every ten seconds. Elevation: Not stated. Visibility: 18 miles. (Notice No. 1285 of 1913, dated 30th August.)

Charts affected: No. 3394, Tanjung Lutuno to Dondo point. No. 2636, Makassar strait, north part. No. 942 a, Eastern archipelago, eastern portion. No. 941 b, Eastern archipelago, western portion. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific, north-west sheet. Publications: List of Lights, Part VI, 1913, page 99. Eastern Archipelago, Part II, 1904, page 328.

No. 1286. Philippine Islands, Negros—Tanon Strait. Refugio island light—Further details. Former Notice: No. 1099 of 1913. Position: On the northern end of Refugio island. Lat. 10° 28' 00" N., long. 123° 26' 30" E., on chart No. 2578. Abridged description: Lt. Occ. ev. 10 sec., 101 ft., vis. 15 m. Details: Character: An occulting white light every ten seconds, thus:

Light, eclipse,
7 secs.
3 secs.

Elevation: 101 feet. Visibility: 15 miles. Structure: White steel tower, 55 feet in height to centre of lantern. The keeper's dwelling stands near the tower. (Notice No. 1286 of 1913, dated 30th August.)

Charts affected: No. 2578, Sulu or Mindoro sea, eastern part. No. 948, Molucca passage to Manila. Publications: List of Lights, Part VI, 1913, page 113. Eastern Archipelago, Part I, 1911, page 877.

1288. Eastern Archipelago. Surabaya strait, northern entrance—Caution with regard to buoyage. Position: Januang reef, lat. 6° 55' S., long. 112° 43' E. Caution: Owing to the constant changes in the positions of the light buoys on the bar, the following cautionary note has been placed on the charts: „The channel over the bar is subject to constant changes, and the light-buoys are moved accordingly.“ Note: All buoys in Surabaya strait shown on chart No. 1654 have been erased, and a note „Marked by buoys“ inserted against the name. (Notice No. 1288 of 1913, dated 30th August.)

Charts effected: No. 934, Plan of Surabaya strait. No. 1654, Island of Java, eastern portion. Publication: Eastern Archipelago, Part II, 1905, page 122; Revised Supplement, 1909.

- 2) Et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s. Lyset er
 1. grønt i Pejlinger fra 285° til 288°;
 2. hvidt i — - 288° - 291°; denne Lysvinkel leder mellem *Placket* paa den ene Side og *Horlam* og *Tårn* paa den anden Side;
 3. rødt i — - 291° - 299°.
 Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyret staar W. for Kajen paa 64° 41' 00" N. 21° 13' 40" E.
 3) Paa det E-lige Hjørne af Kajen et hvidt og rødt Fyr med To-Formørkelser hver 10 s. Lyset er:
 1. hvidt i Pejlinger fra 155° til 204°;
 2. rødt i — - 204° - 213°; 6 m Grunden *Horlam* ligger i denne Lysvinkel;
 3. hvidt i — - 213° - 261°.
 Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. 64° 40' 48" N. 21° 15' 00" E.
 Fyrnes Brændetid: 1ste August—Skibsfartens Ophør.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 57/1888. København 1913.)
- 1699. Finland. Bottniske Bugt. Svartholm og Bogskär. Oplysning om Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2222. Berlin 1913.)
 1. *Svartholm* Fyr viser hvidt og grønt vekslende Lys samt rødt og grønt Et-Lyn.
 c. 60° 11' N. 22° 11' E.
 2. *Bogskär* Fyr er et hvidt Fyr med Blus hver 20 s., fast Lys 15 s., Blus 5 s.
 c. 59° 30' N. 20° 21' E.
 (Kort Nr. 205.)
- 1700. Finland. Helsingfors Distrikt. Lappvik Indløb. Grund fundet. Afmærkning for Andret.**
 („Underrettelser for Søfarende“ Nr. 120. Helsingfors 1913.)
 I Løbet fra Søen til *Lappvik* er fundet en Grund med 7,5 m Vand. Paa W.-Siden af denne er udlagt en Vager med Ballon paa 59° 43', 7" N. 23° 17', 3" E. Samtidig er Vageren paa S.-Siden af *Petersgrund* inddraget. Positionen svarer til *danske* Kort; naar der adderes 1, 2 til Lgd., svarer den til *russiske* Kort.
 (Kort Nr. 155 og 205.)
- 1701. Finland. Helsingfors Distrikt. Ekenäs. Sømærker udlagt.**
 („Underrettelser for Søfarende“ Nr. 122. Helsingfors 1913.)
 I Løbet til *Ekenäs*, ved det S-lige Indløb til Kanalen er udlagt følgende Vagere:
 1) Paa W.-Siden af *Hovistsgrund* en Vager med W.-lig Topbetegnelse paa c. 59° 58' 08" N. 23° 25' 28" E. 2) Paa S.-Siden af *Rödgrundet* en Vager med S.-lig Topbetegnelse paa c. 59° 58' 15" N. 23° 25' 22" E. (Iflg. *russiske* Kort Nr. 1368).
- 1702. Rusland. Rigå Bugt. Ainesh (Hainesch). Grunde.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2224. Berlin 1913.)
 I Ledefrimien til *Ainesh* Havn, i hvilken der i øvrigt er 4,6 m Vand, ligger en Pulle med 3,4 m Vand mellem det andet Par Spirtønder. c. 57° 52', 7" N. 24° 19', 9" E. Syd for Indløbsenden er der ved Ankerpladsen flere Puller med 3,4 à 4,0 m Vand. c. 57° 52', 6" N. 24° 20', 3" E.
 (Kort Nr. 205.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/2268. København 1912.)
- 1703. Tyskland. Kleines Haf. Skydning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2366. Berlin 1913.)
 Ved *Kleines Haf* afholdes Skydøvelser fra Kl. 9 Fm. til Kl. 2 Em. i Tyden fra den 9de til den 17de September 1913 i Nærheden af *Newerow*.
 Sejladsen gennem *Kleines Haf* er ikke spærret, men mellem Fyrskibene *Wotzig* og *Elb und Bock* skal holde c. 2 Sm S.-ligere end ellers. Den farlige Zone begrænses mod E. af en Linie fra *Ganz* til et Punkt, som ligger 4000 m NW. fra Fyrskibet *Wotzig*,

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; B: rettel; ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.

England:

Norway. — The Naze to North Cape.
 Spain, west coast. — Arosa and Pontvedra bays.
 Atlantic ocean, Azores. — San Miguel.
 Africa, west coast. — Milkbosch point to Orange river.
 South Africa. — Table bay.
 Indian ocean. — Chagos archipelago to Madagascar.
 Malacca strait. — Pulo Berhala to Cape Rachado.
 China, Yang tse kiang. — Nanking to Tung Liu.
 Japan. — Anchorages in Yezo island.
 Korea, east coast. — Chukpen bay to Suon Kutchi.
 England, south coast. — Plymouth Sound.
 England, south coast. — Plymouth sound and Hamoze.
 France, north coast. — Port de Cherbourg.
 Mediterranean. — Grecian archipelago, southern sheet.
 United States, Atlantic coast. — Albemarle sound to Cape Fear.
 Malacca Strait. — Pyramid shoal to Pulo Besar.
 West Indies. — Plans of anchorages in Jamaica.

Holland:

Westkust Sumatra. Noordkust Simenloe. Telok Dalam en Loegee Sibaboe.
 I : 25 000.

Tyskland:

Nordsee: Westküste von Schleswig-Holstein, Südlicher Teil. I : 100 000.
 Handbuch der Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals, II. Teil: „Portugal und Südwestküste Spaniens“.

mod W. af Linien: *Bossin—Elb und Bock* Fyrskib. Den er afmærket med Spiritønder med grøn-røde og grøn-hvid-røde Flag.

Fra 2 Timer før Skydningens Begyndelse til dens Ophør vises grønne Cylindre fra Skydepladsen SE. for *Newerow*, fra begge Fyrskibene og fra 2 Pramme, der ligger ved den S-lige Spærringslinie. Politidampene fører grønne Flag. En Drageballon vises under Skydningen i Nærheden af Skydepladsen. Fra Dampene, Fyrskibene og Pram-mene gives Signaler med Flag eller Lyskugler. Rød betyder: Stop straks; hvid: Fremskynd Farten; rød-hvid: Vend straks om. *Newerow*: c. 53° 52' N. 14° 07' E.

1704. Tyskland. Koserow. Tønde inddraget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2213. Berlin 1913.)
Den røde Kugletønde med rødt Flag paa *Koserow* Stengrund er inddraget. 54° 05' N. 14° 01¼' E.
(Kort Nr. 160.)

1705. Tyskland. Kiel Fjord. Fyr tændes. Fyr forandres.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2215. Berlin 1913.)

1. Paa *Batterneck* ved *Jägersberg* tændes et Sæt Ledefyr. Forfyret skal vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 3 s., Mørke 1 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 35° til 44° S. 54° 23' 42" N. 10° 12' 51" E. Bagfyret skal vise grønt, fast Lys i Pejlinger fra 35° til 54° S. 54° 23' 47" N. 10° 12' 58" E. Fyrene er overet i 39° 7' (misv. NE. ½ E.)

2. *Friederichsørt* Fyr skal have indsat en Lysvinkel med rødt, fast Lys i Pejlinger fra 300° til 320°. 54° 23' 26" N. 10° 11' 50" E.

Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyske* Kort.

(Kort Nr. 157, 160 og 243.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1706. Danmark. Store-Bælt. Sjælland. Mullerup Havn. Oplysning om Dybde.
2 m Kurven paa S.-Siden af Havnen ligger som vist i „Den danske Havne-Lods“. Den lille Tværmole paa S.-Siden af Havnen eksisterer ikke; 2 m Kurven her kommer saaledes til at ligge c. 75 m fra den S-lige Mole.

c. 70 m NW. for Knækket af Bolværket paa Havnens N.-Side er der 3,0 m Vand. 55° 29' N. 11° 10' E.

(Danske Lods, Side 334. Havne-Lods, Side 119 og 120.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1191. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1707. Kattegat. Store-Middelgrund. Lystønde forsvundet.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er *Store-Middelgrund* Lystønde forsvundet. Den vil snarest blive erstattet af en anden. 56° 33' 35" N. 12° 07' 05" E.

1708. Sverrig. Kattegat. Torekov. Fyr tændes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 36/651. Stockholm 1913.)

Ved *Torekov* indre Havn skal tændes 2 røde, faste Fyr, der, holdt overet i Pejling 41°, leder W. om *Hammabådan* gennem den graveede Rende til Havnekajen. Afstanden mellem Fyrene er 29 m. Flammens Højde: 7 m og 5 m. c. 56° 25' 37" N. 12° 37' 30" E. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods, Side 252.)

1750. Sardinien E.-Kyst. Giunco. Berni. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 217/633. Genova 1913.)

Fyret paa *Berni* Grund er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 2,5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2 s. Synsvidde: c. 10 Sm. 39° 06' 39" N. 9° 33' 00" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/591. København 1913.)

1751. Tyrkiet. Marmorhavet. Hora (Chora, Khoraz) og Gallipoli. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2254. Berlin 1913.)

Det ødelagte Fyrtaarn SSW. for *Hora* er genopført. Paa det tændes uden nærmere Bekendtgørelse et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 5 s., Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 20 Sm. Det midlertidige Fyr slukkes. 40° 42' N. 27° 19' E.

c. 70 m E. for det ødelagte Fyrtaarn ved E.-Enden af *Gallipoli* er opført et hvidt, 11 m højt Taarn. Paa det tændes uden nærmere Bekendtgørelse et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 5 s., Flammens Højde: 34 m. Synsvidde: 15 Sm. Det midlertidige Fyr slukkes. 40° 24' 30" N. 26° 41' 02" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/2023 og 2024. København 1912.)

1752. Rusland. Sorte) Hav. Krim S.-Kyst. Kap Aitodor. Taagesignal for- andret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2259. Berlin 1913.)

Ved Kap *Aitodor* Fyr gives ikke mere Knaldsignal, Taagesignal gives kun med Gongong. 44° 25' N. 34° 07' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/208. København 1910.)

1753. Rusland. Sorte Hav. Tuapse. Lystønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2260. Berlin 1913.)

Ved hver af Enderne af Bølgebryderen, der bygges ved *Tuapse*, er nu igen ud-lagt en rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 44° 06' N. 39° 04' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/627. København 1912.)

1754. Syrien. Haife (Khaifa). Fyr forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2255. Berlin 1913.)

Det hvide Dobbeltfyrt paa Kastellet i *Haifa* forandres uden nærmere Bekendtgørelse til et rødt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,7 s. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 6 Sm. 32° 49¼' N. 35° 00' E.

1755. Tripolis (Libyen). Bengasi. Fyr forandret.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 210/606 og 216/632. Genova 1913.)

De to røde, faste Fyr lodret for hinanden, paa Molehovedet ved *Bengasi* er om-byttet med et rødt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 2,5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2 s. Synsvidde: 6 Sm. 32° 07' N. 20° 03' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1068. København 1913.)

1756. Tripolis (Libyen). Ras Makhabez. Baake opført.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1289. London 1913.)

Paa W.-Enden af Halvøen, paa den gamle Semafors Plads, er opført en Mast med 3 sorte Kugler (anbragt lodret) paa Toppen. 33° 06' 50" N. 11° 42' 25" E. (eng. Kort Nr. 249.)

1709. **Sverrig. Kartegat. Stora Oset. Fyr opført.**

¹, „Underrøttelser for sjøfarnde“ Nr. 36/953. Stockholm 1913.)

Paa *Stora Oset* er opført et nyt Fyr i Stedet for det nedbrændte. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Lyrfyrt, der viser Tre-Lyn hver 9 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 348° gennem 0° til 22°;
2. hvidt i — 22° til 47°;
3. rødt i — 47° — 60°;
4. grønt i — 60° — 86°;
5. hvidt i — 86° — 116°;
6. rødt i — 116° — 168°;
7. hvidt (uforstærket) i Pejlinger fra 168° til 226°;
8. grønt (—) i — 226° — 256°;
9. hvidt (—) i — 256° — 262°;
10. rødt (—) i — 262° — 280°;
11. hvidt (—) i — 280° — 348°.

Flammens Højde: 13 m. Synsvide for forstærket Lys: 11 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys; for uforstærket Lys: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt, ottekanthet Fyrskur.

Stora Oset: 57° 44' 52" N. 11° 36' 42" E.

(Kort Nr. 211, 236 og 246. Danske Lods. Side 243.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1202. København 1913.)

1710. **Norge. Skagerak. Tristensgrund. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 31/1386.**

Tristensgrund ligger paa 59° 00' s N. 10° 31' E. og ikke paa 59° 08' N. 10° 31' E., som angivet.

(Kort Nr. 236.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1711. **Nordsøen. Horns-Ræv WSW. Drivende Vrag.**

¹, „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2359. Berlin 1913.)

Et drivende Vrag, hvis Master af og til er synlige over Vandet, er observeret WSW. for *Horns-Ræv* paa 55° 11' N. 6° 06½' E.

1712. **Norge. Oplysning om Fyr.**

¹, „Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 14 og 15. Kristiania 1913.)

Den 10de September tændes følgende Fyrlamper:

1. hvidt i Pejlinger fra 245° til 312°;
2. rødt i — 312° fri N. om *Sauravgrunden* til 329°;
3. hvidt i — 329° fri W. om *Sauravgrunden*, til 337°; fri E. om *Sauravholmen*;
4. grønt i — 337° til 348°;
5. hvidt i — 348° ind paa E.-Kant af *Sauravholmen* til 8°;
6. rødt i — 8° — 23°;
7. hvidt i — 23°; fri W. om *Sauravholmgrunden* og *Vicholmgrunden*, til 76°.

I øvrigt uforandret. 66° 13' 55" N. 13° 00' 00" E.

II. *Faanes Fyrlampe, Trondhømsfjorden*. Den viser hvidt, rødt og grønt Lys

med To-Formærkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 71°, fri N. om *Orsandrunden*, til 211°, fri W. om *Flaagrundene*;
 2. rødt i — 211° til 225°; fri W. om *Aasholmfur*;
 3. grønt i — 225° — 298°; inderste Ankerplads i *Faaneslaavn*.
- Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 38' 10" N. 10° 47' 15" E.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1743. **Karaibiske Hav. Honduras Bugt. Swan Islands. Oplysning om Skær.**

¹, „Notice to Mariners“ Nr. 33/2669. Washington 1913.)

De Skær, hvis Beliggenhed ud for W.-Enden af *Western Swan Island* er nærmere angivet i „E. f. S.“ Nr. 35/2076, 44/2427 og 9/340. Kbh., henholdsvis 1908, 1911 og 1913, viser sig alle at være det samme og den sidst opgivne Position, 2680 m 269° (mst. W. ½ S.) fra Flagstangen, er den paalideligste. Skæret er det lægste Sted af et Rev, der med meget skiftende Drybder strækker sig W. efter fra *Great Swan Island*. Tønderne ved Ankerpladsen SW. for Flagstangen findes ikke mere.

Swan Island Fyr: 17° 24' N. 83° 57" W.

1744. **Brasilien. Tidsangivelse.**

¹, „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2267. Berlin 1913.)

Tidsangivelsen paa *Brasiliens* Kyster svarer til Tiden for Meridian 45° W. og paa Øerne *Fernando Noronha* og *Trinidad* til Tiden for Meridian 30° W. *Trinidad*: 20° 30' S. 29° 00' W.

1745. **Brasilien. Paralyba Floden. Tønde udlagt.**

¹, „Avis aux Navigateurs“ Nr. 386/2403. Paris 1913.)

En hvid og sort vandret stribet Spiritønde er udlagt i 6 m Vand ved en Grund midt i Løbet i *Paralyba* Floden, 333° fra *Pedra Secca* Fyr og 27° fra *Barra Fort*, der ligger paa 6° 57' 30" S. 34° 49' 45" W.

1746. **Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ribeira Bugt. Mauá. Lystønde inddraget.**

¹, „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2269. Berlin 1913.)

Den røde Lystønde, der viste hvidt Et-Blink, ved Skæret *Lage de Mauá* er inddraget. 22° 58½' S. 44° 23' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/3as. København 1913.)

1747. **Brasilien. São Paulo. São Sebastião Kanal. Molegues. Fyr tændt.**

¹, „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2270. Berlin 1913.)

Et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 9,5 s, Lys 1,5 s, Mørke 8 s, er tændt paa Skæret *Lage dos Molegues* i det SW-lige Indløb til *São Sebastião* Kanal. Flammens Højde: 8 m. Hvidt, 7 m højt Taarn. 23° 50' 30" S. 45° 23' 50" W.

1748. **Uruguay. La Paloma. Fyr tændt.**

¹, „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2271. Berlin 1913.)

Et grønt Lyrfyrt, der viser Et-Lyn, er tændt paa Hovedet af Bølgebryderen ved *La Paloma* Havn (ved Kap *Santa Maria*). Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 5 Sm. Kap *Santa Maria*: 34° 40' S. 54° 09' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1749. **Frankrig. Toulon. Vignettes. Torpedo Station oprettes.**

¹, „Avis aux Navigateurs“ Nr. 416/2594. Paris 1913.)

Ved *La jetée de la Grosse Tour* er bygget en Bro til Indskydning af Torpedoer. Banen gaar fra Broen ud i Retning 112°, og hvide Tønder er udlagt indtil 6000 m fra Broen. Flaader, der ikke belyses om Natten, udlægges om kort Tid ved Tønderne. *La jetée de la Grosse Tour* Fyr: 43° 06' 05" N. 5° 55' 38" E.

- 1734. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Matini-cus Ø. Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2651. Washington 1913.)
Mainicus Island North End lodret stribede Klokketønde er udlagt i c. 25 m Vand udfor N.-Enden af *Mainicus Island* paa c. 43° 53' 00" N. 68° 53' 30" W.
- 1735. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Fisherman Ø. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2652. Washington 1913.)
Fisherman Island Southeast Rock Spiritønde 1 A er udlagt i 11 m Vand c. 0,6 Sm Sydøst for *Fisherman Island*, paa 44° 02' 04" N. 69° 01' 30" W.
- 1736. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. St. George Floden. Howards Pynt. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2653. Washington 1913.)
En rød Spiritønde Nr. 2 er udlagt i 11 m Vand ved et 5,5 m Skær 0,2 Sm Nord-vest for, og ved nogle ikke kortlagte Skær Vest for *Howards Pynt*. 43° 57' 05" N. 69° 17' 10" W.
- 1737. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Bay Ridge Channel. Skær bortsprængt. Tønde inddraget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2656. Washington 1913.)
9,7 m Skæret i *Bay Ridge Channel* er bortsprængt og den vandret stribede Spiritønde, der laa tæt SW. derfor, 103 $\frac{3}{4}$ ° (misv. SE. t. E. 7/8 E.) fra *Robbins Reef* Fyr, er inddraget. *Robbins Reef* Fyr: 40° 39' 27" N. 74° 03' 57" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1226. København 1913.)
- 1738. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2748. Washington 1913.)
Eighteen-Foot Spot vandret stribede Spiritønde er udlagt i 6,1 m Vand, 4° (misv. N. t. E. ¼ E.) fra *Thirty-fourth Street Ferry Slip (Long Island City)*, paa N.-Siden af Indløbet og 95° (misv. E. t. S. ¾ S.) fra *Blackwells Island Reef* Fyr, der ligger paa 40° 44' 47" N. 73° 57' 55" W.
- 1739. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Joe Flogger Grund. Lys- og Klokketønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1294. London 1913.)
En sort Lys- og Klokketønde, *II A*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., er udlagt paa E.-Siden af *Joe Flogger* Grund, hvor den nu inddragne sorte Spiritønde *II B* laa. 39° 08' 20" N. 75° 14' 22" W. Under Isgang ombyttes Lys- og Klokketønden med en Spiritønde.
- 1740. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. Christiana. Fyr slukket.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2658. Washington 1913.)
Christiana South Jetty Fyr er slukket. 39° 42' 59" N. 75° 31' 02" W.
- 1741. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cheasapeake Bugt. Elizabeth Floden. Vrag borttaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 34/2755. Washington 1913.)
Vraget af Barken *Rosalia d'Ali*, der laa c. SW. t. S. ¼ S. fra *Old Point Comfort*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Old Point Comfort* Fyr: 37° 00' N. 76° 18½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/729. København 1913.)
- 1742. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. St. Augustine Creek. Ledebaaker opført.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 33/2655. Washington 1913.)
2 Baaker, som holdt overet i 166½°—346½° leder gennem den gravede Rende mellem Mundingen af *St. Augustine Creek* og *South Channel*, er opført paa S.-Siden af *Øen Elba*. Baakerne er pyramidiformede med hvidt, firkantet Dagmærke. Forbaaken: 32° 05' 05" N. 81° 00' 11" W. Afstand mellem Baakerne c. 100 m.
- III. Omsundet Fyrlampe ved Kristiansund. Den viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Lyset er:**
1. rødt i Pejlinger fra 38°, klos til NW.-Kant af Landgrunden ved *Omsbrødrene*, til 82°, midt i Sundet mellem *Reinsvikholmene* og *Nordlandet*;
 2. grønt i — — 82° til 90°, ind paa *Nordlandet*;
 3. hvidt i — — 256°, fri S. om *Nordlandet*, til 267°, fri N. om *Aarholmen*;
 4. rødt i — — 267° til 288°, klos til NE.-Kant af Landgrunden fra *Omsbrødrene*.
- Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 63° 06' 25" N. 7° 51' 20" E.
- 1713. Norge. Senjen. Bergsfjorden. Flatneset NW. Grund afmærket.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/420. Kristiania 1913.)
En landløs Grund er rapporteret NW. for *Flatneset*. c. 450 m 308° (misv. NW.) fra *Flatneset* Fyr er udlagt en Stage uden for 2 Puller med c. 4 m Vand. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Flatneset* Fyr: 69° 25' 25" N. 17° 18' 25" E.
- 1714. Norge. Hestødden. Fyr atter tændt.**
(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 16. Kristiania 1913.)
Hestødden Fyr er efter Anmodning atter tændt og vil vedblive at brænde, til Trods for at Løbet er spærret for Trafik. 65° 28' 40" N. 12° 12' 50" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1486. København 1913.)
- 1715. Norge. Rørvik. Kirkesundet. Grunde.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/403. Kristiania 1913.)
I *Kirkesundet* S. for *Marø* ligger en Baae med 1 m Vand c. 60 m SW. for *Pynten ved Taarnviken*.
- I Baaedahavnen paa E.-Siden af *Marø* ligger en Baae med 2 m Vand omtrent midt imellem *Busholmen* Varde og Havnens W.-Side.
Marø: 64° 51' N. 11° 15' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2460. København 1911.)
- 1716. Norge. Rødø Fyr SW. Grund.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/402. Kristiania 1913.)
250 à 300 m fra SE.-Kanten af *Søndre Rødø* ligger en Grund, der er c. 175 m lang i NE.—SW. Grunden har to Puller med 2 og 2,5 m Vand, de ligger henholdsvis 1550 m og 1675 m 208° (misv. SW. ½ S.) fra *Rødø Fyr*, der ligger paa 64° 22' 25" N. 10° 27' 10" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1221. København 1913.)
- 1717. Norge. Hustadviken. Stopleøden. Grunde.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/411. Kristiania 1913.)
Ved Undersøgelse af Farvandet mellem *Svartskjærboene* og *Skutholmaren* NE. for *Bekkerholmen* Fyr er fundet følgende Grunde:
- 1) En Grund med 2,8 m Vand c. 250 m 79° (misv. E.) fra Stagen paa den E.-lige *Svartskjærboe*.
 - 2) En Grund med 4,7 m Vand c. 200 m 281° (misv. WNW.) fra den SW.-lige Jernstang paa *Skutholmaren*.
 - 3) En Grund med 5 m Vand c. 140 m 328° (misv. N. t. W. ¾ W.) fra samme Jernstang.
- Bekkerholmen* Fyr: 62° 57' 03" N. 6° 59' 50" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2715. København 1912.)
- 1718. Norge. Søndmøre. Ulftenvik. Grund.**
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/400. Kristiania 1913.)
0,8 m Baaen, der var rapporteret c. 160 m SE. for *Lynghæskraaka*, ligger paa Landgrunden paa NE.-Siden af *Lynghæsk*, c. 50 m fra Land og c. 225 m fra *Lynghæskraaka*, der ligger paa c. 62° 20' N. 5° 50½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/244. København 1912.)

- 1719. Norge. Bergen NW. Lygrefjordens. Grunde.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 8/406. Kristiania 1913.)
 1) En Baae med c. 1,8 m Vand er fundet i den smalleste Del af *Monsløvvangen*, c. 350 m 312° (misv. NW. t. N.) fra *Lamø* NW.-Pynt. *Lamø*: 60° 45½' N. 5° 01¾' E.
 2) En Baae med 4,7 m Vand er fundet i *Førlandsvangen* paa *Fosøen* c. 500 m 101° (misv. SE. t. E. ¾ E.) fra *Lille Lindås* E.-lige Gaard. *Lille Lindås*: 60° 44¾' N. 4° 58¼' E.
- 1720. Danmark. Grædby. Tønde Flyttet.**
 Den røde Spidstønde III i *Grædby* er nu flyttet til 55° 26' (50") N. 8° 17' (22") E. (Kort Nr. 230 og 245. Danske Lods, Side 95. Søm.-Fort., Side 10.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1532. København 1913.)
- 1721. Tyskland. Jade. Skydning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2230. Berlin 1913.)
 Den 16de og 17de September 1913 afholdes Skydeøvelser i *Jade*, N. for *Geniusbank* Fyrskib ved Tønde 17. Pladsen begrænses af Vatteret og af Tønder med rød Topbetegnelse. Man skal holde sig W. for disse Tønder. Om Natten ligger en Pram med 2 røde Lanterner vandret for hinanden ved Pladsens W.-Side. Man skal gaa W. om den. *Geniusbank* Fyrskib: 53° 35' N. 8° 11' E.
- 1722. Tyskland. Jade. Forsøgsøstunde udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2231. Berlin 1913.)
 I *Vorrel* Farvand er der SSE. for Tønde V/B indtil 0,15 Sm fra denne midlertidigt udlagt Forsøgsøstunde, afmærket med røde Bøjer. Man maa ikke staa hen over Pladsen. Tønde V/B: 53° 29½' N. 8° 11¾' E.
- 1723. Holland. Wester-Schelde. Wielingen og Vlissingen. Vrag borttaget.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 192/1851. s-Gravenhage 1913.)
 1) Vraget af Damperen *Garonne* i *Wielingen* er borttaget. 51° 25' 38" N. 3° 24' 36" E.
 2) Vraget af Fartøjet *Ulua* paa *Vlissingen* Red er borttaget og Afmærkningen inddraget. 51° 25' 31" N. 3° 35' 17" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/815 og 29/1264. København 1912 og 1913.)
- 1724. Frankrig. Dunkerque. Hills Bank. Lystønder forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 416/2590. Paris 1913.)
 1) Den røde Lystønde *Hills Bank* Nr. 4, som visse hvidt, fast Lys, er forandret til at vise grønt, fast Lys. Synsvide: 5 Sm. 51° 05' 37" N. 2° 28' 22" E.
 2) Den røde Lystønde *Hills Bank* Nr. 8, som viser hvidt (ikke som tidligere angivet rødt), fast Lys, er malet rød og hvid stribet og flyttet c. 550 m til 51° 04' 22" N. 2° 22' 03" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1535. København 1913.)
- 1725. Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib atter udlagt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 427/2657. Paris 1913.)
Ruytingen Fyrskib, der viser rødt Et-Blink hver 20 s., er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget. 51° 14' 30" N. 2° 12' 55" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/817. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 1726. England. Devonport. Bro bygget. Fyr tændt og Fyr slukket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1282. London 1913.)
 En Landgangsbro er bygget ved *Mount Wise*, *Devonport*, SE. for Signal-Stationen. Paa Broens Yderende er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys over en Vinkel paa 180° mod Søen og hvidt Lys mod Land. Det tidligere røde, faste Fyr ved Vejen ved *Mount Wise* Landgangsstræppe er slukket. 50° 22' N. 4° 10¼' W.

- 1727. England. Scilly Øerne. Round Island. Taagesignal-Station oprettet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 54. Trinity House, London 1913.)
 Ved *Round Island* gives nu Taagesignal med Sirene, Fire-Stød hver 2 m., Stød 3 s., Pause 2 s., Stød 3 s., Pause 2 s., Stød 3 s., Pause 2 s., Stød 3 s., Pause 1 m. 42 s., 49° 59' N. 6° 19' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/491. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1728. Frankrig. Rhuys. Roh Beniguet. Sømærke opført.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 416/2592. Paris 1913.)
 Et sort cylindrisk Sømærke med en Cylinder paa Toppen er opført paa S.-Enden af *Plateau de Roh Beniguet*, E. for Pynten *Saint-Jacques* paa Halvøen *Rhuys*. 47° 29' 21" N. 2° 45' 27" W.
- 1729. Portugal. Leixões. Taagesignal oprettet.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 10/23. Lisboa 1913.)
 Fra Fyrtaarnet paa S.-Molen ved *Leixões* Havn gives nu Taagesignal med Horn, der giver Tre-Stød, hvert Stød 5 s., Pause 7 s., 41° 10' 42" N. 8° 42' 26" W.
- 1730. Portugal. Lissabon. Maalt Mil.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 35/2262. Berlin 1913.)
 I *Tajo* ved S.-Siden af *Lissabon* Havn er der afmærket en 2,5 Sm lang Strækning for Farprøver. Retningen er 94°—274° (misv. E. t. S. 7/8 S.—W. t. N. 7/8 N.), hvilket er S. *Paulo de Almada* Kirkeaar, paa en Høj W. for *Caecilias* Fyrtaarn, overet med en 12 m høj, hvid Baake med sort Bælte og Trekant, paa en Høj ved *Arivalva*. Tværmærke for E.-Enden er 2 Stenbaaker overet; den forreste, pyramideformede, staaer ved *Bonaticæ*; den bageste, med lodret, sort Stribe, staaer S. dertil. Dette Mærke betegnede W.-Enden af den tidligere maalte Mil. Tværmærke for W.-Enden er 2 graa Baake overet i Nærheden af Dynamitfabriken ved *Trafaria*. Forbaaken er 8 m høj og har Trekant; Baaebaaken er 13 m høj og har hvidt Bælte og Diamant. Skibe, der løber paa Milen, skal have en sort Ballon under en Raanok eller et andet synligt Sted. Andre Skibe skal vige for saadanne Skibe, og det er forbudt at ankre paa Strækningen eller ved dens Ender. *Caecilias* Fyr: 38° 41' 12" N. 9° 08' 51" W.
- 1731. Canariske Øer. Madeira. Funchal. Fyr forandret.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 10/28. Lisboa 1913.)
 De hvide Fyr paa Landgangsbroerne ved *Funchal* er slukket, og der er tændt et grønt Fyr paa den W.-lige Bro og et rødt Fyr paa den E.-lige Bro. *Funchal*: c. 32° 37¾' N. 16° 55¼' W.
- 1732. Azoreerne. Faial. Horta. Fyr tændt.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 10/27. Lisboa 1913.)
 Et rødt, fast Fyr er tændt paa Hovedet af Havnemolen ved *Horta*. I Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 12 Sm. Rødt Taarn. Det midlertidige, røde Fyr er slukket. c. 38° 32' N. 28° 38¼' W.
 (Kort Nr. 91.)
- 1733. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. West Penobscot Bugt. Two Bush Channel. Tønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 33/2650. Washington 1913.)
 En rød Spidstønde, 2 A, er udlagt i 22 m Vand ved en 10 m Grund, c. 2½ Sm 72½° fra *Two Bush Island* Fyr og 211¼° fra *Browns Head* Fyr. *Two Bush Island* Fyr: 43° 57' 52" N. 69° 04' 28" W.

en almindelig Overenskomst, at bestemme og fastsætte, hvad der kaldes »un-neutral service«, for at forhindre private Personer i at yde Hjælp til Krigsoperationer. Ligeledes finder Earlen det i sin Orden, at ethvert Skib, som bryder en Blokade eller fører Kontrabande, kan opbringes, hvis det bliver bestemt at haandhæve Loven om Kontrebande. Earlen foreslaar, som allerede nævnt, at medens man opretholder Blokade for militære Formaal, skal man ophøre med at blokere Handelen, og desuden skal Købmandsvarer, som ikke udelukkende benyttes til Krigsøjemed, være sikret imod at blive konfiskeret som Kontrebande. Earlens Forslag er kort sagt, at man ikke skal forstyrre den fredelige Handel, og at Krig ikke skal rettes imod den fredelige Befolkning. Dette er netop Kærnepunktet.

I en Tid som den nærværende, hvor Verdens Nationer er tvunget ved gensidig Mistillid til at bebyrde sig med en Vægt af Rustninger, som tilsidst vil blive ødelæggende for dem selv, og hvor deres Haab om Sikkerhed kun synes at hvile paa fysisk Styrke, mener Earlen det vil være nyttigt at pege paa, at de Farer, som kan komme indefra, kan blive mere ødelæggende for en Nation end dem, der truer udefra. Dette vil Tiden sikkert vise. Men der er dog endnu nogen Lydhørhed for dem, som foreslaar Maader til i det mindste at begrænse Aarsagerne til Stridigheder, som hurtigt kan føre til Krig, og det saameget hurtigere, som det at slaa det første Slag, nu menes at give en stor strategisk Fordel. Intet er mere skikket til — ja intet vil mere sikkert — udvide en Krigs Omfang end de maritime Bestemmers Usikkerhed og Urimelighed. Naar civiliserede Arméer mødes paa Landjorden, bliver neutrale Personer og neutral Ejendom ikke direkte berørt deraf, men naar Striden slaar paa Søen, bliver de Neutrales Levebrød og almindelige Ret alvorlig truet, og selv uskyldige Rejsende paa Havenes Veje kan blive alvorligt medtaget. De Love, som denne Indblanding grunder sig paa, hører Oldtiden til, og kan i Nutiden muliggøre en Anvendelse, som maaske holder sig til Bogstaven, men som er ganske udenfor endogsaa den gamle, raa Lovs Aand, og som kan udvikle sig til et nyt og utaaleligt Tyranni. Hvis Kriegen kommer, vil det være for sent at reformere. Vi burde være saa kloge i Tide at ændre det, som, hvis det forbliver uændret, vil gøre det meget vanskeligt i det hele at forblive neutral.

(Shipp. Gaz).

Fragtmarkedet.

I Løbet af Ugen siden vor forrige Beretning rettede Fragterne sig igen fra Sortehavet og Azow, tildels som Følge af, at den disponible græske Tonnage viste sig at være betydelig mindre end først antaget og dels fordi Markedet trængte til Tonnage. Der har nu igen været sluttet ret livligt, og Tonen er fast. Derimod er La Plata meget stille, og U. S. skuffer fremdeles, men der vil utvivlsomt blive mere at gøre fra sidstnævnte Kant i Løbet af næste Maaned. Til Gengæld er Fragterne ud til Øerne og Sydamerika steget (op til 21/ betales Cardiff/ River Plate). — Ogsaa i andre Retninger, særlig til Østersøen, er Kulfragterne bedre. Returnarkedet fra Østersøen ligger temmelig uforandret, men Kornet af den ny Høst er nu ved at komme frem, og der vil forventelig blive en Del at gøre pr. Oktober og senere Terminer. Det vil sikkert ogsaa hjælpe paa Situationen, naar Strejken i Riga vil være forbi, hvilket næppe vil lade vente længe paa sig. Der sluttedes bl. a. sidst som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Ris Rangoon/U. K. eller Kontinentet 27/ O. C., 26/6 Holland, pr. Oktober. Haiphong og Saigon 30/6 Bordeaux, 1/ ekstra for Majs, Septbr. Kalkutta/Bremen og/eller Hamburg, lumpsum Basis 29/4 én, 29/10 $\frac{1}{2}$ begge Havne, »Jute Basis«, Septbr. Kurrachec/U. K. eller

Kontinentet 18/9 udsøgt Havn, 1/ ekstra til Frankrig, »net terms«, 20. Septbr.—10. Oktbr. Bombay/Hull, Antwerpen eller Middlesbro 23/6 én, 24/ to Havne, option Havre eller Dunkerque 25/3 Dødvægtsbasis, Septbr.—Oktober. Erts Bombay/Garston c. 22/ pr. Oktober.

Sortehavet etc. Korn store Baade Kherson, Nikolajeff, Odessa etc. 12/3 à 12/6 Rotterdam, 12/6 à 12/9 London, Antwerpen, Emden eller Weseren 12/9 à 13/ Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt, 3 à 6 d. mere pr. 5.—25. Oktober. Sulina 11/9 Rotterdam, 12/ Antwerpen, 12/3 Hamburg (5,800), prompt. Azow/Genua eller Marseille Frs. 13 pr. Slutningen September. For mindre Baade betalles fra Azow 15/ à 15/3 N. C. eller »any«, 15/6 à 15/9 Hamburg pr. 15. Septbr.—10. Oktober. Eupatoria Kysten 15/ N. C. eller »any«, 15/6 Hamburg, 3 d. ekstra hvis to Lossehavne, prompt.

Middelhavet. Erts La Falaise 8/9 Barrow (4,000), 8/6 Benisaf/Middlesbro, »full terms« (2,600), 8/ La Goulette/Glasgow (4,500), 7/6 Hornillo Bay/Ayr, 8/3 Sevilla/Glasgow (1,700), 7/9 Huelva/Rotterdam, fri despatch, 6/3 Santander/Rotterdam, 5/ Ayr, 5/1 $\frac{1}{2}$ Bilbao/Barrow eller Glasgow, 5/3 Rotterdam, 5/6 Middlesbro, 5/9 Grangemouth.

Nordamerika. Planker New Richmond c. 64/6 til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, Annullering 25. Septbr. (lille Baad, 400 Stds.). Korn Montreal 2/9 Avonmouth eller Rotterdam, Septbr. Petroleum New York 27 Cents Hongkong, 27 $\frac{1}{2}$ Cents Whampoå. Tømmer fra Golfen 167/6 River Plate, Oktbr., 115/ Holland og én Havn Østkyst U. K., 116/3 Holland og to Havne Østkyst U. K., 25. September—25. Oktober. Bomuld Wilmington 40/ Liverpool eller Bremen, Oktbr. 41/6 fra Charlestown pr. Septbr.—Oktbr. Paa Timecharter sluttedes til 6/ à 6/9 Dødvægt, Levering U. S. prompt, Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 17/6 U. K. eller Kontinentet pr. Septbr., 6 d. Reduktion direkte Havn, 16/4 $\frac{1}{2}$ pr. 10. Oktbr.—10. Novbr. Buenos Aires eller La Plata 15/ til U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, prompt. Buenos Aires 15/6 Barcelona, Septbr.

Østersøen. For Korn sluttes der endnu kun meget lidt, og Raterne er som i forrige Uge, men der ventes at ville blive en Del at gøre pr. Oktober. Riga kan der fremdeles ikke regnes med, da Strejken endnu ikke er endt. I Libau begynder der at vise sig Korn af den ny Høst, og der noteres 1/1 $\frac{1}{2}$ Havrebasis Rotterdam, 1/3 London eller Antwerpen, 1/7 $\frac{1}{2}$ Rouen, men Raterne vil utvivlsomt gaa op, naar Tilførslerne bliver større. For Sukker fra Danzig kan faas 8/ til Liverpool. Blandt Befragtningerne af Træ fra Østersøen kan nævnes 38/ D. B. B. Kronstadt og Petersborg/Cardiff (600), 32/ D. B. 1/3 Boards Petersborg/Hull (1,000), 31/6 D. B. B., 32/6 Floorings Umeå og Ørnskoldsvik/London (800), 45/ D. B. B. Uleåborg/Plymouth (775), Frs. 63 D. B. Dellast Boards og Torneå/Nantes (750).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/9 Kronstadt (3,300), 5/10 $\frac{1}{2}$ Petersborg (2,500) 5/4 $\frac{1}{2}$ Reval (3,200), 9/ Reval (1,200 Tons Koks), 5/6 Stockholm (2,500), 5/1 $\frac{1}{2}$ Königsberg (2,400), 7/9 Lissabon (2,800), 9/9 Barcelona (3,200), 8/6 Gibraltar (2,300), 9/ Marseille (3,600), 9/3 à 9/6 Genua (4,000—6,000), 10/9 Venedig (4,000), 9/6 Aleksandria (4,000), 9/ Port Said (6,800), 9/3 à 9/6 Odessa (5,000), 9/ Las Palmas eller Teneriffa, 22/ Bahia Blanca. Fra Humberen 5/3 à 5/6 Kronstadt, 5/4 $\frac{1}{2}$ Pernau, 5/6 Malmø (1,500), 5/3 à 5/6 Libau, 9/9 Odessa (6,000). Fra Firth of Forth 5/9 Kronstadt, 5/6 à 6/ Kiel, 5/9 à 6/ god dansk Havn (1,200—1,500), 6/ Ørnskoldsvik (2,500). Fra Cardiff eller Newport 6/9 à 6/10 $\frac{1}{2}$ Kronstadt (2,500—3,500), 7/6 Vigo (1,500), 7/7 $\frac{1}{2}$ Lissabon (2,600 med 500 Losning), Frs. 10 $\frac{1}{2}$ Algier (4,700), 11 à 11 $\frac{1}{4}$ Marseille, 9/3 Genua, Sa-

vona eller Livorno, 7/9 Malta (2,600), 10/9 Venedig (4,800), 9/ Aleksandria (5,000—6,000), 13/6 Colombo, 9/3 à 9/6 Las Palmas eller Madeira, 18/ Rio Janeiro (6,000), 20/3 à 21/ River Plate.

Skrevet den 9. Septbr. 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet uden væsentlige Svingninger siden sidste Beretning.

Fra Bottenhavene er der nogle færre Fragter til Frankrig, men det er noget vanskeligt at komme til Forretninger, idet Redernes Fordringer er højere end Befragternes Tilbud. Til England udbydes flere Laster, men den forestaaende højere Assurancepræmie samt Lov om Lodstvang paa Themsen, egner sig ikke til at fremme Forretninger. Rusland har fremdeles Brug for Skibe for Oljekager til England og Danmark à resp. 14/ og 23—24 M. Tyskland er uden væsentlig Interesse, medens der fra danske Havne er sluttet nogle Kornlaster til Norge for acceptable Fragter. Vestsverig og Østnorge har forskellige Laster i Markedet, hvoraf flere Islaster til England og Kontinentet, passende til Kombination med Laster til Østnorge.

Returfragter Vest fra ligger tilfredsstillende, men Strejken i Cornwall vedvarer fremdeles til stor Skade for disse Forretninger, ligesom flere Skibe henligger paa disse Havne, ventende paa Laster. Kulfragterne til danske og tyske Havne er 9½ à 11 £ pr. Keel efter Størrelse og Lossehavn.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland atter sluttet Skibe for Rug og Havre til stigende Rater, saaledes fra Stralsund 4½ M., Greifswald 5 M., ligesom Wismar saavel som Rostock noterer 4 M., alt for Rug. Colberg er derimod stadig ret flov. Stettin og øvrige nordtyske Pladser er ellers ret lovende. Med Hensyn til Norge og Sverig er der ingen Forandringer i nogen Retning at berette om, og hvad Danmark angaar, udbydes nu Byg fra Provinserne, nærmest til Norge; der noteres til Kristiania og Drammen 6 Kr., endvidere til Uleåborg 9 Kr. Kjøbenhavn har i Øjeblikket flere Uldlaster, men Mangel paa Skibe. Der sluttedes for Hvede til Halmstad 13 Øre, Åhus 14 Øre, Bandholm 12 Øre, samt for Bomuldsfrø-kager til Helsingborg 10 Øre. Fra et Par Dampere, som ventes dertil i denne Uge, udbydes nogle Ladninger Sol-sikke-kager, særlig til Bornholm, ligesom der ogsaa udbydes andre Foderstoffladninger til Provinserne.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Aarhus, den 3. September. (Ritz. Bur.) Letmatros August Petersen fra Kjøbenhavn, der var forhyret med en Lystyacht, er i Nat blevet slaaget over Bord af Fokken og druknet, da Yachten befandt sig udfor Sletterhage.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede Eksamenstermin bestod 7 Elever den almindelige Styrmandseksamen. I 2den Afdeling bestod 2 i Navigation, 2 i Geografi og Vejlære, 1 i Søret og Handelsvidenskab og 1 i Engelsk.

Havarier og Forlis.

R. P. Pedersen, 3/m. Skonnert af Thuro, er blevet paa-sejlet, medens den laa til Ankers paa Wesereu, af Hamburg-Damp-eren »Herold«; den blev saa stærkt beskadiget, at den maatte ind-slæbes til Geestemünde for Reparation. »Herold«s Skade var kun ubetydelig, saa at den kunde fortsætte Rejsen.

Robert, Barkskib af Skillinge, har i Østersøen været i Kollision med svensk Skonnert »Azera« og er indkommet hertil for at reparere.

Freja, Motorjagt af Ærøskjøbing, kom paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet med Passagerer og Gods paa Grund ud for

Stevns. Bjergningsdamperen »Hertha« bragte Skibet flot og ind hertil.

Svend, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Dunkerque paa-sejlet fransk Sejler »Notre Dame de France«, som straks sank; én Mand af Besætningen druknede.

»Svend« har faaet saa stor Skade, at Reparation er nødvendig.

Prospero, Dpsk. af Bergen, der, som meddelt, kom paa Grund paa Øfjord, er af norsk Bjergningsdampere »Draugen« bragt flot; Skibet, der er læk, vil efter Dykkerundersøgelse afsejle uden Last.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Fragtdampere »Charkow«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibsselskab, foretoges den 4. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i onlvver Henseende forløb til Rederiets om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 235 Fod langt i Dækket, 35½ Fod bredt og 23¾ Fod dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Overflade Kondensation paa 800 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne er udstyret med Wilh. Schmidts Overhedere.

Prøveturen endte i Kjøbenhavn, hvor Selskabet overtog Skibet.

Den russiske Dampere »Alexy Mørch«, tilhørende Nordisk Dampskibsselskab i Petersborg, er bleven solgt til britiske Købere. Skibet er bygget i Sunderland i 1883 og maaler 1351 Brutto Reg.-Tons og 810 Netto Reg.-Tons. Dets Dimensioner er følgende: 246,6 Fod × 33,8 Fod × 17,2 Fod. (»Shipp. Gaz.«)



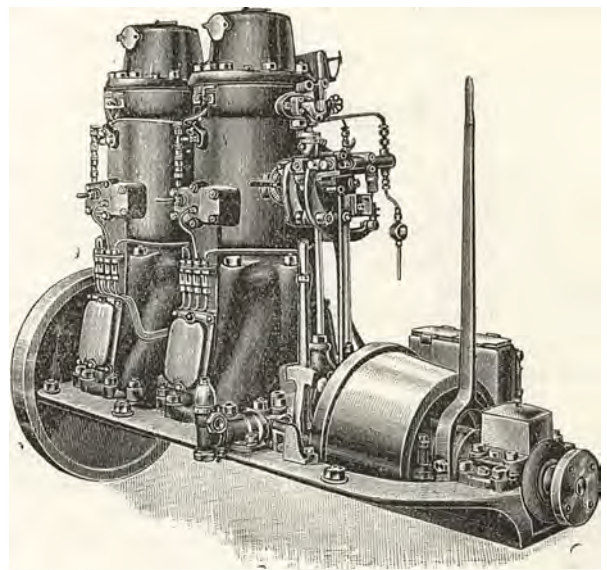
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

†Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 7./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Barcelona 9./9. — Algarve, Borries, afg. Denia 9./9. — Anglo Dane, Pape, afg. herfra 10./9. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Dunkerque 8./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 9./9. — Arkansas, Egeuse, ank. Kristiania 9./9. — Arno, Fischer, pass. Sagress 9./9. — Aurora, Gommesen, afg. Marsala 7./9. — Baron Stjernblad, Sørensen, pass. Dartmouth 7./9. — Beira, Mortensen, afg. Trångsund 9./9. — Bergenhus, Meyer, ank. Stettin 10./9. — C. F. Tietgen, Pedersen, afg. New York 4./9. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Riga 31./8. — Christian IX, Holm, ank. London 7./9. — Charkow, Søeberg, ank. Riga 6./9. — Christiansund, Andersen, afg. Trondhjem 10./9. — Dagmar, Müller, ank. Antwerpen 4./9. — Dania, Jørgensen, pass. Dunnethead 6./9. — Douro, Sørensen, pass. Brunshüttel 9./9. — Ebro, Lunge, pass. Brunshüttel 8./9. — Esbjerg, Strufve, ank. her 7./9. — Ficaria, Munch, afg. herfra 9./9. — Florida, Andersen, pass. Dunnethead 3./9. — Garonne, Kromann, afg. Reval 8./9. — Hellig Olav, Holst, ank. her 9./9. — Hengest, Lepper, ank. Nakskov 9./9. — Hjelm, Andersen, ank. her 7./9. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Livorno 9./9. — Jolantha, Kyllsbech, pass. Holtenau 6./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 8./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 9./9. — Kiew, Tonnesen, pass. Brunshüttel 9./9. — Loire, Craignou, afg. Dunkerque 9./9. — Louise, Svan, ank. Pillau 8./9. — Louisiana, Jønsen, afg. Kristiania 23./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Algier 9./9. — Minsk, Harder, pass. Holtenau 10./9. — Morso, Nellemann, ank. her 8./9. — Nicolai II, Petersen, ank. Marseille 1./9. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Antwerpen 3./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 31./8. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 9./9. — Oscar II, Hempel, ank. New York 2./9. — Pennsylvania, Lissner, ank. her 8./9. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 4./9. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 3./9. — Romny, Bogvad, ank. Cannes 9./9. — Saga, Hansen, afg. Petersborg 9./9. — Saxo, Rasmussen, pass. Brunshüttel 8./9. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 4./9. — Texas, Clauson Kaas, ank. Buenos Aires 23./8. — Thyra, Dam, ank. Havre 6./9. — Tiber, Bech, ank. her 8./9. — Tomsk, Wiberg, afg. Antwerpen 8./9. — Tula, Therkildsen, ank. Antwerpen 2./9. — Tyr, Thianing, afg. herfra 9./9. — United States, Gottsche, afg. Kristiansand 6./9. — Vendsyssel, Henriksen, ank. her 6./9. — Viking, Tramp, ank. her 9./9. — Virginia, Ørsted, afg. Filadelfia 5./9.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Grangemouth 6./9. — Amalienborg ank. Brandöhamn 3./9. — Bratningsborg pass. Gibraltar 6./9. — Borglum ank. London 1./9. — Dansborg ank. Savona 1./9. — Elsborg pass. Haugesund 6./9. — Esrom pass. Zea 5./9. — Flynderborg afg. Ghent 6./9. — Frederikshørg ank. Petersborg 31./8. — Guldborg ank. Yxpila 5./9. — Gurre ank. Rochester 5./9. — Hammerhus afg. Frederiksstad 26./8. — Harrildsborg pass. Hook of Holland 6./9. — Hundborg ank. Cardiff 29./8. — Jelling afg. Caimanera 30./8. — Jømsborg pass. Gibraltar 3./9. — Jungslovéd ank. Ocean Islands 6./9. — Jøgersborg ank. Kjøbenhavn 7./9. — Kallundborg ank. Carloforte 5./9. — Kalo ank. Yxpila 1./9. — Klampenborg afg. Sarpsborg 6./9. — Kronborg ank. St. Thomas 6./9. — Lejre afg. Barry 29./8. — Marselisborg afg. Cardiff 5./9. — Næsborg ank. Kristinestad 5./9. — Randelsborg afg. Archangel 4./9. — Silkeborg afg. Tyne 30./8. — Skanderborg pass. Hammeren 6./9. — Skodsborg ank. Sunderland 5./9. — Spigerborg ank. Lübeck 5./9. — Stegelborg afg. Oran 5./9. — Stjerneborg afg. Aalborg 6./9. — Søborg pass. Algier 6./9. — Taarnborg pass. Hammeren 6./9. — Ulfisborg afg. Genua 4./9. — Uranienborg ank. Petersborg 2./9. — Vordingborg afg. Winda 7./9. — Ørkild ank. Petersborg 28./8.

Vesterhavet. Olga, Christensen, ank. Casablanca 7./9. — Nordsoen, Gram, afg. Gibraltar 9./9. til Valencia. — Nexos, Basse, pass. Holtenau 9./9. for Kartagena. — Johanne, Thøgersen, afg. Portland 8./9. til Barcelona. — Rigmor, Uldall, afg. Coreubion 8./9. til Antwerpen. — Fylla, Brinch, afg. Sevilla 8./9. til Malaga. — Bodil, Jensen, afg. Sevilla 6./9. til Faro. — Thyra, Jessen, ank. Petersborg 8./9. — Gerda, Iversen, ank. Barcelona 8./9. — Stella, Larsen, pass. l'ouessant 8./9. for Sevilla. — Nerma, Degn, afg. Gibraltar 7./9. til Kartagena. — Nautik, Nielsen, ank. Valencia 8./9. — Polly, Mathiasen, ank. Almeria 7./9. — Karla, Nielsen, ank. Wasa 8./9. — Laura, Thøgersen, afg. Rotterdam 8./9. til Tanger. — Ellen, Hansen, afg. Portland 7./9. til Barcelona. — Blå, Hansen, ank. Almeria 6./9. — Hebe, Gregersen, pass. Helsingør 6./9. for Åbo. — Nora, Lauritsen, afg. Kotka 6./9. til Sevilla. — Marie, Nielsen, ank. Thorshavn 4./9. — Dagmar, Skou, afg. Portland 5./9. til Alicante. — Nancy, Pedersen, afg. Portland 5./9. til Malaga.

Det asiatiske Kompagni. Bintang ank. Bangkok 7./9. udg. — Bandon afg. Antwerpen 4./9. udg. — Selandia afg. Middelsbro 9./9. udg. — Cathay pass. Sagress 7./9. udg. — Indien afg. Hongkong 7./9. udg. — Samui pass. Perim 7./9. hjemg. — Pagan afg. Penang 30./8. hjemg. — Jutlandia afg. Port Said 9./9. hjemg. — Annam ank. Hankow 30./8. hjemg. — Siam pass. Gibraltar 5./9. hjemg. — Tranquebar afg. Hongkong 8./9. hjemg. — Chumpon ank. Achar 5./9. hjemg. — Kina ank. Cork 2./9. hjemg. — Arabien ank. Portland 07. 7./9. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Demerara 1./9. hjemg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Hartlepool 5./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 31./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Blyth 6./9. til Memel. — Russ, Petersen, ank. Herringcove 7./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 8./9. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 3./9. til Terneuzen. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Belfast 9./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 30./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Campbellton 29./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Petersborg 3./9. til Hartlepool. — Newa, Dahl, ank. Miramichi 7./9.

Form. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsberg 7./9. — Sara, Jensen, ank. Granton 9./9. — Helene, Sørensen, ank. Jacobsstad 9./9. — Ragnhild, Sebultz, afg. Harlingen 9./9. — Valborg, Hansen, ank. Ostende 5./9. — Sjælland, Svarrer, ank. Tyne 6./9. — Estrid, Hansen, ank. Wear 5./9. — Agnete, Dam, ank. Riga 7./9. — Gunhild, Hansen, ank. Petersborg 1./9. — Hermia, Farup, afg. Hamburg 6./9. — Alice, Jørgensen, afg. Petersborg 9./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Skutskær 9./9. — Martha, Christensen, ank. Burntisland 7./9. — Elna, Rathje, afg. Archangel 6./9. — Therese, Pedersen, ank. Blyth 6./9. — Harriet, Larsen, ank. Kem 1./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Brabestad 6./9. — Simone, Møller, ank. Blyth 6./9. — Jeanne, Olsen, afg. Port Talbot 29./8. — Vora, Risø, ank. Aalborg 6./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Kotka 4./9. — Annine, Leth, ank. Rouen 6./9. — Kamma, Løffer, ank. Rouen 6./9. — Betty, Lagesen, ank. Holtenau 4./9.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Barcelona 1./9. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 7./9. — Fanny, Eriksen, ank. San Pedro 7./9. — Lilly, Bang, ank. Mahou 7./9. — Alexy, Sørensen, pass. Brunshüttel 6./9. til Bilbao. — Dagny, Clausen, ank. Hudiksvall 6./9. — Mary, Duhn, ank. Kemi 9./9.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Raumo 27./8. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 8./9. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Helsingør 9./9. til Libau.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 7./9. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Gefte 5./9. — Urania, Clausen, ank. Råfsø 4./9. — Polarstjernen, Nielsen, afg. Cardiff 5./9. — Svend, Schmidt, ank. Dunkerque 4./9.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Cardiff 30./8. — London, Bom, afg. Archangel 30./8. til Hull. — Paris, Tholander, ank. London 5./9. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 7./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 19./8. — Wien, Bøck-Hansen, ank. Libau 30./8. — Roma, J. v. Thun, ank. Petersborg 2./9.

Norøsen. Nordland, Andersen, afg. Sarpsberg 7./9. — England, Bennetzen, afg. Swansea 5./9. — Holland, Poulsen, afg. Aalborg 5./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Toste 9./9.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Grimsby 3./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport Mon 4./9. — Europa, Hansen, ank. Hungerburg 8./9. — Frankrig, Friis, ank. Klebeck 7./9. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 5./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Swansea 4./9. — Alf, Hansen, ank. Burntisland 8./9.

Havet. Fyen ank. Petersborg 8./9.

Orion. Erik afg. Frederikshavn 9./9. — Flindt ligger i Cardiff.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Methil 7./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Aalborg 6./9. — Nordpol, Nielsen, ank. Aarhus 9./9.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Galveston 7./9.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Ghent 7./9. — Anna Mærsk afg. Petersborg 6./9. — Chassie Mærsk ank. Blyth 9./9. — Eleonora Mærsk ank. Rotterdam 5./9. — Hulda Mærsk ank. Kjøbenhavn 9./9. — Laura Mærsk afg. Archangel 7./9. — Lexa Mærsk ank. Cardiff 9./9. — Peter Mærsk pass. Hanstholm 10./9. — Sally Mærsk ank. Petersborg 9./9.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Generalkonsul Elisesejff ank. Rotterdam 9./9. — Freja ank. Hamburg 9./9.

Rønne. Freja ank. Vestervik 1./9. — Nestved ank. Burgstaken 2./9. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Svendborg 5./9.

Ærø. Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 3./9. — Enigheden, Jensen, ank. Svendborg 4./9. — Energi, Jensen, ank. Boness 7./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Noah, Jørgensen, ank. Fowey 3./9. — Fulvia, Petersen, ank. le Havre 3./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 3./9. — Hans Emil, Skov, ank. Norrköping 2./9. — Cornwall, Petersen, ank. Dundee 5./9. — Niels, Nielsen, ank. San Valery s. S. 4./9. — Adolf, Jensen, ank. Randers 4./9. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Skjelskør 3./9. — London, Andersen, ank. Treport 3./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 5./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Shore-

ham 3./9. — Neptunus, Nielsen, ank. Anstruther 5./9. — Capella, Hansen, ank. Glückstadt 6./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Assens 6./9. — Jørgen Larsen, Mouritzen, ank. Rudkjøbing 5./9. — Dagmar, Petersen, ank. Odense 6./9. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Randers 6./9. — Høje, Nielsen, ank. Termonde 6./9. — Otto, Klug, pass. Drager 7./9. — Criterion, Nielsen, ank. Limhamn 8./9. — Standard, Rasmussen, ank. Lorient 8./9. — Olga, Rasmussen, ank. Plymouth 8./9. — Roma, Jensen, ank. Taluden 6./9. — Falken, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 8./9. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 8./9. — Meta, Møller, ank. Kjøbenhavns Red 8./9. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Umæ 8./9. — Christian, Jørgensen, ank. Bogense 9./9. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 8./9.

Ærø. Svalen, Rosenbeck, ank. Dysart 1./9. — Hydra, Christensen, ank. Dunkerque 1./9. — Mars, Albertsen, ank. Egersund 1./9. — Christian, Nielsen, ank. Libau 1./9. — Neptun, Skals, ank. Aabenraa 1./9. — Hosanna, Raahauge, ank. Dunkerque 1./9. — Anne, Hansen, ank. Swinemünde 2./9. — Kodan, Hansen, afg. Gullport 1./9. til Mazagan. — Gertrud, Christensen, ank. Grangemouth 2./9. — Adole, Weber, ank. Aarhus 3./9. — Sophie, Mølleman, ank. Pillau 3./9. — Mariane, Petersen, ank. Pillau 3./9. — Argo, Clausen, afg. Rhyl 2./9. til Swansea. — Inverurie, Friis, ank. Aarhus 2./9. — Niels, Christensen, ank. Haparanda 3./9. — Eos pass. Lizard 30./8. østg. — Claudia, Aaberg, ank. Laguna de Terminos 2./9. — Emanuel, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 3./9. — Aron, Christensen, afg. Kjøbenhavn 3./9. til Kristiania. — H. H. Petersen ank. Kjøbenhavns Red 3./9. p. R. t. Larache. — Debora, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 3./9. p. R. t. Southampton. — Lauritz, Folmer, ank. Wemyss 4./9. — Harris ank. Rhyl 2./9. — Hekla, Hermansen, ank. Kanmare 3./9. — Arken, Andersen, ank. Swinemünde 4./9. — Apollo, Albertsen, ank. Danzig 4./9. — S. L. Weber, Christensen, ank. Danzig 3./9. — Fremad, Stegmann, ank. Steinbergkirche 4./9. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Pillau 5./9. — Astræa, Svane, nk. Kjøbenhavns Red 5./9. p. R. t. Tangier. — Freya, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 5./9. p. R. t. Folkestone. — Solon, Rasmussen, ank. Kolding 5./9. — Venus, Jensen, ank. Eyrbakki 5./9. — Aktiv, Schmidt, ank. Setubal 5./9. — Viking, Weber, ank. Sunderland 5./9. — Prøven, Schmidt, ank. Holyhead 5./9. — Gloria, Fabricius, ank. Kirekaldy 6./9. — Ellen, Nielsen, ank. Lappvik 5./9. — Hans, Knudsen, pass. Dun-geness 5./9. — H. C. Grube pass. Beachy Head 3./9. østg. — Hamlet er den 23./8. præjet paa 39° N. Br. 19° V. Lgd. — Argo, Clausen, ank. Swansea 6./9. — Kianna, Christensen, ank.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Septbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	117	117	117 ^{1/4}
Danmark	116 ^{1/2}	116 ^{1/4}	117
Norden	126 ^{1/4}	126 ^{1/4}	126 ^{3/4}
Gorm	—	—	—
Carl	127 ^{1/4}	127 ^{1/4}	127 ^{1/2}
Dannebrog	141 ^{1/2}	141 ^{1/2}	141 ^{3/4}
Skjold	112 ^{1/2}	112 ^{1/2}	112 ^{1/2}
Urania	—	40	41
Neptun	133 ^{3/4}	133 ^{1/4}	133 ^{3/4}
Dampsk. af 1896	133 ^{1/2}	133 ^{1/4}	133 ^{3/4}
Hejmdal	—	139 ^{1/2}	140
Østasiatiske	131 ^{1/2}	131 ^{1/4}	131 ^{1/2}
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	133 ^{1/4}	133 ^{1/4}	133 ^{3/4}
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	90—	89 ^{1/2}	89 ^{1/2}
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
5 ^{1/2} % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats'a mort.	—	—	—
3 ^{1/2} % uops. Stats.	—	81 ^{1/2}	83 ^{1/2}
3 ^{1/2} % Husejer Kreditk.	—	82 ^{1/4}	84 ^{1/4}
3 ^{1/2} % Kbhvn.s Kreditf.	—	89	91
4% — — 2. Serie.	92	91 ^{3/4}	92
4% — — 1. — —	—	93 ^{3/4}	95 ^{3/4}
3 ^{1/2} % Østift. Kreditf.	6. —	87 ^{3/4}	89 ^{3/4}
4% — — —	—	89 ^{3/4}	91 ^{3/4}
3 ^{1/2} % Landkreditk.	7. —	85 ^{1/2}	87 ^{1/2}
4% Østift. Kreditf.	9. —	89 ^{3/4}	90

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	148 ^{1/4}	149 ^{1/2}
Privatbank	—	104 ^{1/4}	104 ^{3/4}
Landmandsbank	—	136	138
Handelsbank	142	141 ^{3/4}	142
Grundejerbank	—	11 ^{1/2}	12 ^{1/2}
Burm. & Wain	85— ^{1/2}	85 ^{1/2}	85 ^{3/4}
Helsingørs Jærnsk.	128 ^{1/2}	128 ^{1/2}	128 ^{3/4}
Sukkerfabr.	223— ^{3/4}	223 ^{1/4}	223 ^{3/4}
Bryggeri Aktier	218—	217 ^{1/2}	217 ^{3/4}

Vekselkursen d. 10. September 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.20	18.15
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.45	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. September 1913.

Russiske Noter	215.80
4% Russiske Consols	89.10
3 ^{1/2} % — Boden Kredit	86.00
5% Mexikanske 1899	92.30
5% Rumænske Stats	99.10
4% — — 1890	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 96,000, „Danmark“ 68,000, „Norden“ 104,000, „Carl“ 144,000, „Dannebrog“ 168,000, „Skjold“ 84,000, „Urania“ 52,000, „Dampskib. af 1896“ 140,000, „Hejmdal“ 72,000, „Gorm“ 80,000, „Neptun“ 156,000, „Dansk-russisk“ 316,000, „Østasiatisk“ 96,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Gravesend 5./9. — Saturn, Nielsen, ank. Københavns Red 6./9. p. R. t. Wick. — Kirstine, Rasmussen, ank. Københavns Red 6./9. p. R. t. Kirkwall. — Mary, Friis, afg. København 6./9. til Island. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Rio Martin 27./8. — Hans, Knudsen, ank. Hamburg 8./9. — Maren, Albertsen, ank. Vigo 6./9. — Marie, Raahauge, p. R. t. Saksjøbing til Sundsvall er 5./9. indkommet til Ystad med Læk Skib.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — København, den 11. September 1913. — Handelsministeriets Omordning. — Privat Ejendom paa Soen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Antagelse

af

Konstabler og faste Matroser i Søværnet.

Omkring den 1. Oktober d. A. vil der til Flaadens Artillerikorps blive antaget c. 20 Konstabler og til Flaadens Matros- og Søminekorps c. 10 faste Matroser af 3die Klasse.

For Antagelsen gælder følgende Regler:

De paagældende skal have aftjent deres Værnepligt ved Søværnet og maa ikke være fyldt 24 Aar. De forpligter sig ved Antagelsen til at gøre Tjeneste i 4 Aar som Konstabler eller Matroser af 3die og 2den Klasse.

Konstabler og faste Matroser af 2den Klasse kan oprykkes i 1ste Klasse og forpligter sig da yderligere til 2 Aar Tjeneste. Konstabler og faste Matroser af 1ste Klasse kan, efter at have gennemgaaet en Uddannelse og bestaaet en Prøve, forfremmes til Underofficerer af 2den Klasse.

Underofficerer af 2den Klasse kan forfremmes til Underofficerer af 1ste Klasse 3die Grad, hvorfra Forfremmelse kan ske til de højere Underofficersgrader og Løjtnantsgraden — den højeste Charge, som en Underofficer kan opnaa — efter de derom gældende Bestemmelser.

Konstabler og Matroser af 3die Klasse lønnes med 480 Kroner aarligt, Konstabler og Matroser af 2den Klasse med 600 Kroner aarligt, og af 1ste Klasse med 720 Kroner aarligt foruden fuld Forplejning og frit Kvarter. De er forpligtede til at anskaffe reglementeret Uniform, der leveres fra Orlogsværftet mod Afkortning i Lønningen; ved den første Anskaffelse paa særligt billige Vilkaar. De Konstabler og faste Matroser, der efter Udløbet af deres Tjenestetid ikke forfremmes hjemsendes.

Konstabler og Matroser faar i Orlovspenge, naar de efter Udløbet af deres Tjenestetid hjemsendes eller forfremmes, 100 Kroner for hvert Aars god Tjeneste som Konstabel eller Matros.

De erhverver sig endvidere efter Udløbet af deres Tjenestetid, naar de er vel anbefalede fra denne, en ved kongelig Anordning nærmere fastsat fortrinnsvis Adgang til saadanne Stillinger under Ministeriet for offentlige Arbejder, Landbrugministeriet og Marinebestyrelsen, hvortil de som Følge af deres Uddannelse og Tjeneste i Søværnet er skikkede.

Ansøgere kan iøvrigt indhente nærmere Oplysninger paa Orlogsværftets Stabskontor.

Orlogsværftet, den 20. August 1913.

R. Hammer,
fung.

E. Olrik.

400 dw. Damper til Salg.

Staal, bygget 1899, $\frac{3}{4}$ 100 L. Ny Klasse 5/1912. Dimensioner: 138' 5" \times 23' 4" \times 10' 3". Dybg. 10' 6". Comp. Maskine agter. 2 Luger, 2 Vinder. Vandballast 30 Tons. 7—8 Knob paa 4 ts.

JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

De private Assurandører lim. i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/s

i København

Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

Kunsthjørværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfjrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2393.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 n.

Kompasser

efter
Lord Kelvin's System
egget Fabrikat.

Sprittkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser

(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter

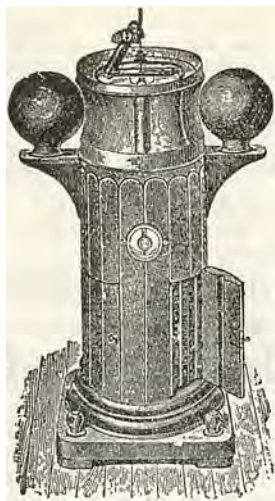
Pejlstøtter

Kikkertter
dobbelte og lauge

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaect)

Barometre
Hydrometre
Clinometre

Megaphoner
Parallelealealer
Passere

Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat

Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts- Telf.
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer
tilsalg Vestergade 27.

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s
anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Cap-
stans og Styremaskiner
(alt saavel damp- som
elektrisk drevne). Sieu-
rens Patent Spil. Lys-
maskiner. Donkeykedler,
ogsaa med Oliefyring.
Seamless Steel Lifeboats.
Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i
Ankre og Kæder
fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's
Patent. — Korkfendrer.
Redningsbælter. — Origina-
le Mollerups Smøre-
apparater.



W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Compasset i Jernskibe.
Praktisk Anvisning til at rette
Compasser og undersøge Devia-
tionen af A. Hovgaard.

Indb. 1,50.
Faaes i alle Boglader og hos Forleggeren
Axel Andersen, Nørrebro 18A.

**Kakerlakker-
pulver**
å 50 Øre.
Tjæders
Insøktpulver-Lager
Nybrogade 28, St.
Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens
Kødudsalg,
Toldbodvej 44.
Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

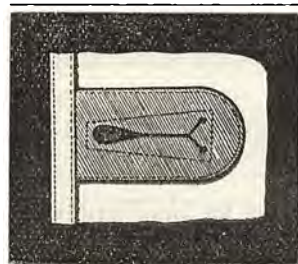
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lassepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olietøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.

ZOOB. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
2014 J. P. Nielson, Slotsbg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Soskib. Mindre Skrue-Silp. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Valtheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansens“

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn.

Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:

„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.

Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metaltøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler 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. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
(6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur
Odense,
Danmark.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side - - - - -	25 -
De øvrige Sider - - - - -	20 -
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

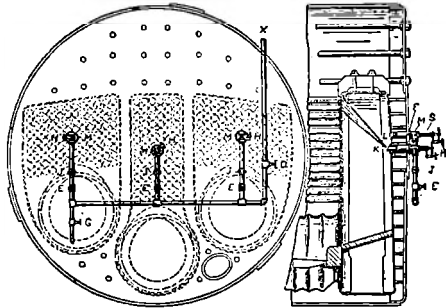
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. September 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plinder og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

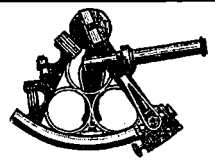
Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3072

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Inregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.

Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

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“.

Cornelius Knudsen's



Marine-
Prisme-Kikkert

Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltydbemaaler.

Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.

15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang,

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalraadstougværks Fabrik

RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget hørende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3001.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.
Telefon 7262.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Koh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and
Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for
Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og
Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg-
ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Op-
rettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem
30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr
Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.
2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,
pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.
100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og
solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstæberi.

Spec.: Skibsarbejde.

SKIBS-PROVIANANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erlndring.

Kjøbenhavn, den 18. September 1913.

Desinfektion og Fare for Ildsvaade. Søretten i Hamburg har fornylig behandlet en Sag, der viser, at Desinficering af et Skib kan være en meget farlig Sag, naar den foretages af ukyndige eller ligegyldige Folk. Det tyske Sejlskib »Blankenese« var i Januar Maaned ankommet til Callao fra Chili med Last om Bord. De peruvianske Havneautoriteter, som fordrer at enhver Last som kommer fra en chilensk Havn, absolut skal desinficeres ved Røgning, iværksatte derfor uden Ophold Lastens Desinfektion, og det paa en meget uforsigtig Maade. De lod ubeskyttede Svovllys anbringe i et af Skibets Lastrum, lukkede alle Luger tæt og gav Ordre til, at Lugerne først maatte aabnes efter en vis Tids Forløb. Førend denne Tid var udløbet, blev Skibets Dæk imidlertid varmt, og der begyndte at trænge Røg op fra Lasten.

Det var tydeligt nok, hvad der var sket. Svovllysene var smeltet, og det brændende Svovl var løbet ud og havde antændt Lasten, da Lysene kun havde været anbragt paa en Jernplade. Enten burde de jo have været anbragt i en Vandbeholder, eller der burde have været dannet en Dæmning af Sand omkring dem, som kunde have forhindret det smeltede Svovl fra at løbe ud. Skibets Kaptajn forklarede, at han maatte anse Havnens Funktionærer som Eksperter med Hensyn til Desinficering med Svovl. I dette Tilfælde viste de sig imidlertid saa udelige, at den største Del af Ladningen blev beskadiget enten af Ild eller Vand og selv Skibet led Havari. Det var sikkert blevet ødelagt, hvis ikke Besætningerne fra en peruviansk Orlogsmænd og en britisk Damp, som netop laa i Havnen, var kommet til Hjælp med Mandskab og Sprøjter.

Søretten udtalte den Mening, at Ulykken maatte tilskrives stor Ligegyldighed fra Havnemyndighedernes Side i Callao. Skibets Fører og Officerer var uden Skyld, da de havde maattet finde sig i kun at optræde som Tilskuere. Hvis Skibsføreren havde overvaaget den fulgte Fremgangsmaade og havde protesteret imod at løbe den Risiko, der var forbundet med denne, vilde han have udsat sig for at faa en alvorlig Bøde for uberettiget Indblanding.

Dette Tilfælde viser, at hvor et Skib er tvunget til at lade sin Ladning desinficere, bør dette foretages af kompetente Folk, eller dog kontrolleres af saadanne, saa Desinfektion ikke kommer til at betyde Ødelæggelse.

Trafiken paa nogle af de største Havne i Europa. En Tabel, som findes i Rotterdams Handelskammers sidste Aarsberetning, giver følgende Tal, regnet efter Skibenes Netto-Tonnage, for Besejlingen af nedenævnte Havne i Aarene 1911 og 1912.

	1911		1912	
	Skibe	Netto-Tons	Skibe	Netto-Tons
London	25,781	19,662,664	23,572	18,745,936
Liverpool . . .	20,394	14,612,751	20,868	15,147,198
Hamburg	17,965	13,176,000	17,999	13,797,000
Cardiff	14,823	10,738,059	14,515	11,493,422
Rotterdam . . .	9,562	11,052,184	10,208	12,094,030
Antwerpen . . .	6,896	13,349,633	6,973	13,761,591
Marseille	8,402	9,807,356	8,246	9,682,321
Havre	2,277	3,550,158	2,121	3,572,334
Bremen	6,083	4,516,782	5,739	4,210,410

For Antwerpens Vedkommende maa Tallene for Tonnagen dog nedsættes med mindst 10 pCt., da den belgiske Maaling sammenlignet med den fra de andre Lande har vist sig at være 10 til 16 pCt. for høj.

(»Shipp. Gaz.«)

Havnedæmning ved Callao. I Følge »The Board of Trade Journal« har den peruanske Regering i Sinde at engagere en eller flere fremmede Ingeniører, Specialister i Havnebygning, til at lave Planer for Opførelsen af en Dæmning med udløbende Moler til at forbinde Callao Pynten med San Lorenzo Øen for derved at forbedre Sejladsforholdene ved Callao under Hensyn til Panamakanalens Aabning.

Søfartsudstilling i London. »Daily Consular and Trade Reports« oplyser, at der i Tiden fra 25. September til 17. Oktober 1914 vil blive afholdt en international Skibs-Ingeniør- og Maskinudstilling i Olympia, London. Udstillingen vil omfatte følgende Hovedafdelinger: 1. Afdeling for Skibsingeniørarbejder, 2. Skibsafdeling, 3. Fiskeriafdeling, 4. Almindelig Søfartsafdeling, 5. Almindelig Ingeniøraftdeling.

Petroleumsmotorer til Sibirien. I Følge en britisk Konsulatsberetning er der i Sibirien gode Afsætningsmuligheder for Petroleumsmotorer paa Grund af de der forhøjede Priser paa almindeligt Brændselmateriale til Motorer.

De fleste Motorer angives at komme fra Sverig og Rusland, men ogsaa andre Landes Mærker finder Afsætning.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Den svenske Levantlinie, som oprettedes i 1911, har fra Oktober samme Aar og til Juli 1913 afsendt 22 fulde Dampskibslaster fra Göteborg til de levantiske Markeder. Af enkelte Varer er der ialt afskibet 73,000 Kubikmeter Trælaster og 27,3 Mill. kg. forskellig Stykgods.

Fra Levanten er i samme Tidsrum importeret 43,6 Mill. kg Majs, Rug, Hvede, Vin m. m.

Linien disponerer nu over fem Dampskibe med en samlet Tonnage af 22,000 Tons d. w. Der forestaar imidlertid ny Udvidelser med Anskaffelse af nyt Skibsmateriel. Det er saaledes Meningen at dele Trafikken paa Levanten i to eller tre særskilte Ruter, hvoraf en paa Nordafrika og Lilleasien, en paa Havnene ved det ægæiske Hav og en direkte paa Konstantinopel og Sortehavshavnene.

Hvilken voksende Rolle disse Markeder spiller for Sverigs Økonomi fremgaar bedst deraf, at de af Linien oppebaarne Bruttofragter i Tidsrummet 1911—13 beløber sig til 2,9 Mill. Kr., hvoraf mindst 1,9 Mill. i en eller anden Form er forblevet indenfor Landets Grænser. (Norg. Hand. og Sjøft.)

Ny Dampskibslinie. Hamburg, 16. September. I Dag er der her blevet stiftet et nyt Dampskibsselskab med en Kapital paa foreløbig 1 Mill. Mark. Selskabet, hvis Navn er Baltische Rheederei vil drive Skibsfart paa Sverig. (Ritz. Bur.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Braila i Rumænien er erklæret for kolerasmittet.

Norge: Byerne Cherson i Rusland og Smyrna i Lilleasien er erklæret for kolerasmittet.

Engelsk Søretsdom.

Dom i Sag og Kontrasag, Aktieselskabet Kosmos (Redere for S/S »Lloydsen«) mod Dampskibsselskabet af 1911 (Redere for S/S »Alf«), afsagt den 4. Juni 1913 ved Søretten i Edinburgh.

Denne Sag og Kontrasag er anlagt af Rederierne for det norske Dampskib »Lloydsen« og det danske Dampskib »Alf«, der den 12. Februar 1912 kolliderede i Firth of Forth tæt ovenfor Forth-Broen. Begge Skibe led Havari og har gensidig sagsøgt hinanden til Erstatning af £ 3,000.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Den norske Hvalfangerdamper »Lloydsen«, et Skib paa 545 Brutto Reg.-Tons, af 162,3 Fods Længde, ankom til Firth of Forth omtrent ved Midnatstid Søndag den 11. Februar f. A. og ankrede paa Burntislands Red. Omtrent Kl. 7,30 om Morgenen den 12. tog den Lods og gik op imod Grangemouth. Da den nærmede sig Forth-Broen, passerede den den danske Damper »Alf«, der maalet 1,377 Reg.-Tons og er 279 Fod lang. »Alf« havde da signaleret efter en Lods, som den ventede paa, da »Lloydsen« passerede tæt forbi den. Vejret var uklart Øst for Broen og der var tæt Taage Vest for samme. »Lloydsen« passerede gennem det nordre Spænd af Broen, tæt ved Farvandets nordre Fyr og satte Kursen V. $\frac{1}{2}$ N., hvad der er den sædvanlige Kurs for Skibe, der vil gaa rundt om Beamer Rock, som ligger c. $\frac{3}{4}$ Sømil Vest for Broen, paa Nordsiden af det sejlbare Løb. Den nærmede sig Broen for fuld Kraft, men reducerede Farten til halv Kraft, da den passerede Broen, og til langsomt da den straks efter løb ind i en tæt Taagebanke. Den fortsatte nu med en Fart af c. tre Knob gennem Taagen og afgav de reglementerede Taagesignaler. Da den havde gaaet c. femten Minutter paa den nævnte Kurs, kom en sort Bøje til Syne paa Bagbords Bov i c. halvanden Skibslængdes Afstand, hvorfor Lodsens skønnede, at det nu var Tid at runde Beamer Rock, hvorfor han ændrede Kursen til NV. t. N., idet han søgte efter Ankerpladsen ved St. Margaret's Hope.

Da »Alf« imidlertid havde faaet Lods om Bord, fulgte den tre fire Minutter senere »Lloydsen« op ad Løbet, paa Kursen V. t. N. Man kunde fra den ikke se »Lloydsen« i Taagen, men man vidste, at den var forude og hørte dens Taagesignaler regelmæssigt, to til tre Streger paa Bagbords Bov. Skibene kolliderede straks efter, at »Lloydsen« havde ændret Kurs for at runde Beamer Rock. De led begge Havari og tillægger gensidig hinanden Skylden.

»Alf«, Kaptajn N. Clausen, forklarer, at »Lloydsen« efter at have passeret gennem Forth-Broen, styrede for sydlig en Kurs, at den i Stedet for at holde til Styrbord Side i det smalle Løb, som den burde have gjort, forvildede sig ind mellem de Bøjer, som afmærker Løbets Sydside, at den, da denne Fejltagelse blev bemærket, pludselig ændrede Kurs Nord efter i en ret Vinkel paa Skibets hidtidige Kurs og tværs for Boven af »Alf«, og at denne Kursændring skyldes den Omstændighed, at man om Bord paa »Lloydsen« fejlagtig og ved Forsømmelighed antog at have naaet et Punkt lige overfor Beamer Rock, medens man i Virkeligheden var meget nærmere ved Broen. Det gøres endvidere gældende, at efter at »Lloydsen« havde ændret Kurs, gik den videre med for stor Fart, naar Vejrforholdene lages i Betragtning, og at den undlod, efter at den havde set »Alf« og en Kollision var uundgaaelig, at tage passende Forholdsregler ved at gaa frem med fuld Kraft og lægge sit Ror Styrbord for at undgaa en Kollision.

»Lloydsen«s Rederi bestrider disse Paastandes Rigtighed og hævder, at Kollisionen blev foraarsaget af »Alf« — som var det indhentende Skib — ved at dette gik med

for stor Fart i den tætte Taage, og ved at »Alf«, uagtet man hørte »Lloydsen«s Taagesignaler foran for tværs, undlod at stoppe og at manøvrere med Forsigtighed, til Faren for Kollision var overstaet.

Dommeren, Lord Dewar, kom til det Resultat, at de Beskyldninger om begaaede Fejl, som er blevet fremsat imod »Lloydsen«, ikke er blevet bevist, og at Kollisionen udelukkende skyldes Fejl fra »Alf«s Side.

Ganske vist kom »Lloydsen«, efter at have passeret Forth-Broen Syd for Løbets Midte, hvad der kan være meget vanskeligt at undgaa i en tæt Taage, idet Løbet er smalt, og Forsigtighed byder at holde sig klar af Beamer Rock, der er vel kendt som meget farlig i den Slags Vejr, men der foreligger ingen Beviser for, at Damperen er blevet vildfarende mellem de Bøjer, der afmærker Løbets Sydside, og derefter har krydset Løbet i en ret Vinkel med overdreven Fart. Dommeren finder, at der fra »Lloydsen«s Side er givet en troværdig Forklaring angaaende Skibets Manøvrer. I Følge denne afgik »Lloydsen« fra Broen med langsom Fart styrende V. $\frac{1}{2}$ N., idet den afgav de reglementerede Taagesignaler. Paa den Maade gik man frem i c. femten Minutter. Da den sorte Bøje, som afmærker Sydsiden af Løbet, kom til Syne paa Bagbord Side i en Afstand af halvanden Skibslængde, ændredes Kursen til NV. t. N. Et Par Minutter efter, at Kursen var ændret, kom »Alf« i Sigte omtrent tre eller fire Streger agten for tværs paa Styrbords Laaring i c. en Skibslængdes Afstand; den syntes at gøre god Fart, da Vandet skummede for Boven af den. »Lloydsen«s Maskine blev straks beordret fuld Kraft fremad, og Roret lagt haardt Bagbord, men førend Ordren kunde blive efterkommet, ramte »Alf« »Lloydsen« paa Styrbords Laaring under en Vinkel af 50 til 60 Grader. Sammenstødet svingede »Lloydsen«s Forstav helt rundt til NNØ. eller NØ. Beamer Rock saas da paa »Lloydsen«s Bagbords Bov — saa tæt ved, at der ingen Plads var til at give Styrbords Ror, hvorfor man var nødt til at gaa Nord om Klippen. Endskønt der var nogen Meningsforskel med Hensyn til Fart og Afstande, som det kan ventes under slige Omstændigheder, var Dommeren af den Mening, at Forklaringen maa godkendes som rigtig, uden Overdrivelse og stemmende med andre Vidnesbyrd, som er afgivet i Sagen. Fra »Alf«s Side indrømmes det f. Eks., at man hørte »Lloydsen«s Taagesignal to eller tre Streger paa Skibets Bagbords Bov hele Vejen fra Broen til det Sted, hvor Kollisionen skete, og at Lydens Retning ikke varierede. Dommeren er af samme Mening som »Lloydsen«, at Kollisionen fandt Sted omtrent lige ud for Beamer Rock, og at dette Punkt netop kunde naas ved femten Minutters Sejlads fra Broen med en Fart af tre Knob. »Lloydsen«s Besætning saa ogsaa Klippen tæt ved, straks efter Kollisionen, og dette Skibs Manøvrer var uden Skyld i denne. »Alf«s Fører havde set »Lloydsen« gaa op ad Løbet med tre eller fire Minutters Forspring og vidste, at det var dette Skibs Hensigt at gaa rundt om Beamer Rock. »Alf« styrede derefter V. t. N. og ændrede lidt efter Kursen til V. $\frac{3}{4}$ N. for at komme godt fri af Beamer Rock og bringe Skibet Syd efter i Løbet. Den gik med halv Kraft, eller med seks til syv Knobs Fart. Man hørte hele Tiden »Lloydsen«s Taagesignal paa Bagbords Bov og var klar over, at det kom nærmere. Fem eller seks Minutter senere saa man »Lloydsen«s Omrids i Taagen i en Afstand, der forskelligt blev anslaaet til fra en til tre Gange Skibets Længde. »Alf«s Maskine blev da sat paa langsom, og efter et eller to Minutters Forløb blev der givet Ordre til fuld Kraft Bak; dette var imidlertid for sent, hvorfor Kollisionen paafulgte. Der er ingen Tvivl om, at disse Oplysninger er rigtige, og de beviser efter Dommerens Mening afgørende, at Kollisionen ganske skyldes fejl Manøvrering fra »Alf«s Side. »Alf« var det indhentende Skib, og det var dets Pligt at holde af Vejen for det Skib, som det vidste var forude. At gaa med seks til syv Knobs Fart under de Vejrforhold,

var meget uklogt, især da man vidste, eller burde vide, at »Lloydsen« maatte dreje til Styrbord for at gaa uden om Beamer Rock. Det er blevet paastaet, at »Alf« ikke kunde navigeres sikkert med langsom Fart i dette snævre Løb, da den var let lastet og dens Skruer delvis ude af Vandet. Lodsen er dog ikke af denne Mening, og Dommeren finder det ikke bevist, da Skibet gik langsomt efter Kollisionen, og mener desuden, at denne Omstændighed ikke kunde fri Skibet fra Ansvar, da det burde have holdt sig tilbage til det kunde gaa frem med Sikkerhed for sig selv og andre. »Alf« synes ganske at have ignoreret Artikel 16, som bestemmer, at en Damper, som hører et Skibs Taagesignal foran for tværs, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilsteder det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi. »Alf« fortsatte for halv Kraft og rendte til Slut ind i »Lloydsen«. Den stoppede ikke en Gang, da den fik Øje paa »Lloydsen«s Omrids gennem Taagen, to eller tre Streger paa sin Bagbords Bøv i en meget kort Afstand. I Stedet for at stoppe, hvad der rimeligvis vilde have afværget Kollisionen, blev der beordret »langsomt«, og lidt senere »fuld Kraft Bak«.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Ved min Ankomst her til St. Petersborg, har jeg med Interesse læst Hr. Skoleforstander V. Raschs Indlæg i *Dansk Søfartstidende* Nr. 32 om ovennævnte Spørgsmaal. Da Hr. Rasch ønsker at andre vil give deres Mening tilkende angaaende denne vigtige Sag, undlader jeg ikke at fremkomme med nedenstaaende.

Af de Grunde til, at vore Søfolk skulde foretrække norske Skibe, som Hr. Rasch anfører i sin tidligere Artikel fra Forsommeren, er den angaaende Arbejdsvagter nu tildels bortfaldet. Hvad Kostforholdene angaar, er vi sikkert ogsaa paa Højde med de norske. At en bedre Kok, end vi i Almindelighed sejler med, var ønskelig, indrømmer jeg, men gode Kokke er ikke til at faa, og tilmed har vore Smaaskibe ikke Raad til at betale en fuldt ud uddannet Kok, ligesaa lidt som vore Naboer og Genboer har det. Det er let nok at sige: saaledes burde det være, men at faa det gennemført i Virkeligheden er ikke let, og kun den der har gennemgaaet alle Grader forstaar at se og bedømme de forskellige Forhold rigtigt. At der er mange af vore Sømænd, der udvandrer og sejler med norske Skibe, flere end tidligere, lader sig næppe modarbejde. Tidligere sejlede flere danske Sømænd med tyske Skibe, hvad jeg tror var heldigt. De lærte Sproget og fuldtud lige saa meget Sømandsarbejde, og der hersker en god Orden og Disciplin om Bord i tyske Skibe. Det er jo forøvrigt meget naturligt, at unge Mennesker ønsker at se sig om i Verden. Hr. Rasch anfører, at der melder sig over Hundrede Drengene til »Georg Stage«, hvoraf 80 er blevet antaget, men hvor er disse blevet af? Antagelig er det gaaet ligesom i de tidligere Aar, at de fleste af dem er blevet i England eller Norge, eller er sendt derover senere. Det skulde fuldstændig forbydes, naar der holdes et Skoleskib for danske Drengene at sende saa unge og ubefæstede Mennesker om Bord i fremmede Nationers Skibe. Formanden for Bestyrelsen af Stiftelsen »Georg Stages Minde«, Hr. Kommandør C. Bræstrup, har skrevet i *Dansk Søfartstidende*, at Stiftelsen med Glæde vil bidrage til, at saa mange af disse Drengene som muligt faar

deres første Rejse om Bord i danske Sejlskibe i Langfart, men hvorledes kan det passe, naar der førend Togtet er endt, af 80 Drengene kan være afmønstreret henvend 60 af de bedste i Udlandet? Hertil kan jo siges, at vi saa godt som ingen Skibe har i Langfart, men hvis Drengene kun maa komme med Skibe, der gaar i Langfart, saa er »Georg Stage« overflødig for ikke at sige til Skade. Yderligere skriver Kommandøren, at Bestyrelsen ikke kan støtte en Forhyring, hvor Drengene risikerer at blive ledige efter et Par Maaneders Forløb. De Forældre, der har Raad til at betale for et Togt med »Georg Stage«, har dog sikkert ogsaa Raad til at have deres Sønner hjemme et Par Vintermaaneder eller sende dem til Svendborg Sømands-højskole. »Georg Stage« synes saaledes at være et Skib, der fremmer Udvandringen af vore unge Mennesker, der ønsker at komme til Søs, men ikke betænker, at danske Skibe snart ikke kan blive bemandede. Jeg tror, at vi har Skoleskibe nok.

Det er jo meget kedeligt at erfare, at Hjemmene ikke har Tillid til Sømandslivet uden om Bord i et Skoleskib. At de har mistet denne Tillid forstaas naturligvis bedst af dem, der har læst en Artikel i »Havnen«, for et Par Aar siden — af en forhenværende Londoner Sømandspræst, der desværre blev støttet fra anden Side — om de sydfynske Skibsførere. Forældre, der har læst denne Artikel, kan vel næppe tænke sig, at saa store Usandheder kunde skrives af en Præst. At en saadan Artikel skader Tilliden og Tilgangen til Sømandsstanden er naturligt, og dog mener jeg ikke, at der er mere Garanti for de unge Menneskers Oplæring eller moralske Paavirkning om Bord i et Skoleskib. Det er ikke os Skibsførere ligegyldigt, hvorledes vore Mandskaber er, eller hvorledes de opfører sig, men Loven er os imod, eftersom vi er pligtige at udbetale to Tredjedele af den fortjente Hyre, lige meget hvad Pengene skal bruges til. Blot Loven indeholdt Ordene »udbetalt eller hjemsendt«, efter vort Valg, var meget vundet. Der er sikkert mange der foruden Undertegnede inderlig gerne vil skærme de unge Mennesker mod den daarlige moralske Paavirkning, der eksisterer i de fleste Havnestæder, men vi magter det desværre ikke fuldtud, ikke en Gang overfor vore egne Børn.

Hvis der kunde udarbejdes gode og fornuftige Bestemmelser angaaende faste Lærlingeforhold, saaledes som Hr. Rasch foreslaar det, saa tror jeg, at den Vej muligvis kunde fremme Tilliden og Tilgangen til Søen, og kunde blive til stor Gavn for Sømandsstanden i sin Helhed. Om der henlaa et ældre Skib i Svendborg, som en Del Elever kunde bo om Bord i, naar der mangler Plads paa Sømandskøleskolen, og øve dem paa, var maaske heldigt, men at anskaffe et Skib paa c. 300 Tons til 15 Elever og almindelig Fragtart vilde efter min Mening være overflødig. Skoleskibe har vi nok af. Navigation behøver ikke læres om Bord, dertil har vi jo Skolerne. Lad Sømandskøleskolen give Drengene en lille Forberedelse, som den nu formaar, den praktiske og faglige Uddannelse besøger vi om Bord i Skibene, og Navigations-skolerne giver den teoretiske Uddannelse. Der er jo gode Kræfter nok, men det er ikke heldigt, at der blandes for meget sammen. Til Slutning tillader jeg mig at bemærke, at hvis Hr. Raschs Plan skal realiseres, maa der forskellige Sagkyndige til at udarbejde et Forslag. Skibsredere alene er ikke heldigt, da de ikke kan kende Forholdene tilstrækkeligt nu, selv om de tidligere har sejlet som Skibsførere.

St. Petersborg, den 12. September 1913.

L. Andreasen,

Fører af Skonnert »Elise« af Thurø.

Fragtmarkedet.

I Ugens Løb er La Plata Markedet flovet yderligere af, og selv til de nu opnaelige lavere Rater er Ladninger knappe. Fra U. S. er der endnu ikke noget større Tonnagebegær pr. September og primo Oktober, men det menes almindeligvis, at der vil blive mere at gøre senere og at Fragterne vil rette sig. Hovedmarkederne for Øjeblikket er Sortehavet og Azow, som igen har fragtet efter en meget betydelig Skala til omtrentlig uforandrede Rater, hvilket vil sige ikke saa lidt naar Hensyn tages til den lange Række Dampere, som blev anbragt. Kulfragterne til Middelhavet er faste, og de ligger ogsaa godt i andre Retninger. Til Østersøen er de stigende. Returmarkedet ligger paa det nærmeste uforandret. Der blev bl. a. sidst effektueret Befragtninger i de forskellige Markeder som følger:

Østern. Filippinerne/Marseille/U. K. eller Kontinentet 40/, Coprabasis, Slutningen Oktober. Ris Saigon 28/ én Havn Frankrig, 29/ to Havne, (Bordeaux og Nantes undtaget), September—Oktober Rangoon 26/9 Liverpool, 20. Oktober—10. November. Paa Jute Basis fra Kalkutta 27/6 Østkysten U. K., »net terms«, Oktober. Kurachee 18/7½ U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), »net terms«, September—primo Oktober, 18/3 à 18/4½ pr. 10.—30. Oktober, 18/9 Hull, 19/ London (÷ 2 pCt.) pr. 5.—25. Oktober. Kul Newcastle N. S. W. 25/ til Sydamerikas Vestkyst.

Sortehavet etc. Korn for store Baade fra Odessa, Nikolajeff, Kherson etc. 12/3 à 12/6 London eller Rotterdam, prompt, 12/6 L. H. A. R., 12/9 Weseren, 12/9 à 13/ Hamburg, 15.—30. September, alt med 3 d. mindre for Byg, mindre Baade 14/4½ à 14/9 N. C. eller »any«, 14/10½ à 15/3 Hamburg, September. Sulina 11/9 Rotterdam direkte, 12/ L. H. A. R., 12/3 Liverpool, Leith eller Glasgow, 12/3 à 12/6 Hamburg, pr. Oktober. Azow (store Baade) 13/3 Rotterdam, 15.—30. September, 13/ Rotterdam, 13/3 Antwerpen, Emden eller Weseren, 13/6 Hamburg, 5.—25. Oktober, mindre Baade 15/3 N. C. eller »any«, 15/9 Hamburg, prompt, 3 d. mindre pr. 5.—20. Oktober. Erts Poti 14/ Rotterdam, Slutningen September. Donau 13/ L. H. A. R., 13/6 Hamburg, (7,200 Tons Baad pr. 18.—30. September), Frcs. 14 Barcelona (4,000 pr. ult. September).

Middelhavet. Erts Algier 6/3 Rotterdam (6,500 Tons med 2,000/2,000), 6/9 Rotterdam (4,600 med 1,200/1,200), 6/10½ Carthagera/Rotterdam (5,800 med 1,500/1,500), 7/3 Jarrow (3,500), 7/3 Hornillo Bay/St. Nazaire, alle med fri Despatch. Huelva 6/6 à 6/7½ Rotterdam, Tinto terms, 9/ Garston (2,300), 5/3 Santander/Rotterdam, 6/ Britonferry, 8/ Sevilla/Stockton eller Glasgow. Fra Bilbao er Raterne uforandrede fra forrige Uge. Salt 10/3 Port Said/Kalkutta (5,000).

Nordamerika. Deals Campbelltown 56/3 U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), Bay Chaleur 58/9 Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, begge pr. September. Korn New York 3/10½ Marseille, 4/ Sicilien, Oktober. Kul Baltimore 13/ Marseille, Oktober. Bomuld Savannah 40/ U. K. eller Kontinentet, Slutningen Oktober, 38/9 Liverpool eller Bremen pr. Oktober, 42/6 pr. 10. Oktober—10. November. Bomuld Norfolk 40/ Liverpool, Manchester eller Bremen, Begyndelsen Oktober, Wilmington 35/ Liverpool, 36/3 Bremen, 37/6 Havre, »laydays« 20. Oktober. Fra Charlestown betalles 39/6 Liverpool eller Bremen, September—Oktober. Tømmer Sapelo 107/6 én Havn U. K. eller Kontinentet, 110/ to Havne, November Pensacola/Genua og Messina 132/6 pr. 1.—25. Oktober.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 15/6 London, prompt, 16/3 à 16/4½ U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Oktober. Buenos Aires eller La Plata 14/6 U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion

direkte Havn, Annullering 15. Oktober, 13/ pr. Oktober—November.

Østersøen. Prompte Kornlaster er knappe, men der noteres adskillige pr. Oktober. Fra Petersborg er Raten pr. prompt 1/5¼ Rotterdam, 1/6¾ London, 1/10½ Dunkerque, 2/ pr. Oktober for mindre Baade til Englands Østkyst. Kortprops til Østkysten slutes til 35/ à 36/ pr. Favn, til River Mersey c. 42/6, Pulpwood til Rotterdam M. 27½—28. Fra Libau noteres 1/3 Havrebasis London, 1/7½ Rouen. I Riga er Strejken endnu ikke endt; det gaar langsomt med at laste Træ, men der noteres 27/ D. B. Grangemouth, 41/ D. B. B. Manchester, Hfl. 16 Holland, Frcs. 38 Antwerpen, 42—43 Rouen, 53 Bordeaux. Fra Botten blev der bl. a. sluttet til Frcs. 48 D. B. 1/10 Boards Kristiansstad/Calais (315), Frcs. 48½ D. B. B. Trångsund og Raumo/Ostende (400), Frcs. 42½ Wiborg/Ghent (800), 29/ Gefle/London (850), 32/6 Lovisa og Wiborg/London (1,000), 29/ D. B. Kronstadt/Grangemouth (1,200), 35/ D. B. B. Wasa/Aberdeen (500).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 6/ Kronstadt (4,700), 10/ (1,100 Tons Koks), 6/ Petersborg (3,200), 5/6 Helsingfors (2,000), 4/10½ Memel (1,900), 5/6 Neufahrwasser (1,300), 6/ Mariager (1,000), 6/3 Masnedsund (800), 6/ Kristiania (1,800), 4/ Hamburg (2,500), 10/ Barcelona (2,800), 9/3 Genua (3,800), 9/1½ Neapel (2,800), 9/6 Odessa (7,000), 10/ (4,500), 9/ Las Palmas (3,600), 11/6 Carthagera (1,700). Fra Humberen 5/10½ Kronstadt, 5/4½ à 5/6 Reval, 5/9 Kiel (1,500), 6/3 Naskov (650), 8/ Bilbao (1,500), 10/ Odessa (5,000). Fra Firth of Forth 6/1½ Kronstadt (2,600), 5/9 Riga (2,900), 5/6 Kotka (1,800), 6/ à 6/1½ Kiel (2,000—2,200), 5/9 à 6/ god dansk Havn (1,200—1,600), 5/6 Nordnorge (2,600), 9/6 Genua (3,000). Fra Cardiff, Barry eller Newport 7/ à 7/3 Kronstadt, 6/ Kjøbenhavn (1,600), 8/ à 8/3 Oporto, 9/3 à 9/6 Genua, 10/ Barcelona, 10/9 Brindisi, 9/3 à 9/6 Port Said, 11/ Venedig eller Ancona, 12/ Adén, 9/3 à 9/4½ Las Palmas, 10/3 Cap Verde, 18/ à 18/3 Rio Janeiro, 20/ Montevideo, 20/ à 20/6 Buenos Aires eller La Plata. (Skrevet den 16. September 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet gennemgaaende fast, dog er der noget færre Laster fra Bottenhavene til Kontinentet og Befragterne byder lidt lavere Rater end forud, men derimod er der nogle Kornlaster fra Danmark og Tyskland ligesom flere Sejlere er placeret i saadan Fart. Rusland har Brug for nogle Skibe for Oljekager og Trælaster til England og Kontinentet til uforandrede Rater. Syd- og Vestsverig har nogle, men ikke mange Laster ligesom Østnorge noterer forskellige Is-, Træ- og Feldspathlaster uden nogen Svingning i Raterne.

Udsigterne for denne Fart er paa Grund af den stigende Assurancepræmie i Forbindelse med den sig nærmende sildige Tid for Besejling af Norrbotten, saaledes, at Fragtraterne vil blive lidt lavere.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede; Kulfragterne er uforandrede 9½ à 10½ £ til danske og norske Havne, men der er kun faa Foderstofflaster ligesom Strejken paa Claypladserne endnu delvis vedvarer.

Angaaende de mindre Skibe er Beretningerne fra Königsberg og Danzig ikke videre opmuntrende; ingen af Pladserne vil optage Tonnage paa Forhaand. For Königsbergs Vedkommende slutter derliggende Skibe til 5 M. og Danzig for Foderhvede 6 M.; heller ikke Colberg og Rügenwalde viser nogen livlig Tendens. Stettin tegner stadig godt med Noteringer omkring 5 M.; Stralsund og Greifswald, som i forrige Uge var lidt tilbageholden, optager nu atter Skibe til uforandrede Rater 4½ M. resp. 5 M. for Rug; ligeledes er Rostock, Wismar og Lübeck nærmest uden Forandringer. De slesvigske Pladser slutter ogsaa ret livligt, men kun gennemgaaende til smaa

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

1298. India, West Coast—Karachi Harbour. Morris rock—Removed by blasting. Position: At northern end of Deep Water anchorage. Lat. $24^{\circ} 48' N.$, long. $66^{\circ} 58\frac{1}{2}' E.$ Details: The rock has been removed to a least depth of 25 feet. Note: The name „Morris Rock“ has been erased from the chart. (Notice No. 1298 of 1913, dated 2nd September.)
Chart affected: No. 40, Karachi harbour. Publication: West Coast of India Pilot, 1909, page 336.

1302. China Sea—Singapore Strait. Keppel harbour—Existence of a rock. Position: At a distance of 130 yards, $202''$ (S. $81^{\circ} W.$ Mag.), from the north-west beacon on Tembagga rocks. Beacon, lat. $1^{\circ} 16' N.$, long. $103^{\circ} 50\frac{1}{2}' E.$ Depth: $3\frac{1}{4}$ fathoms. Description: A flat coral rock about 40 yards in extent. Variation: $1^{\circ} E.$ (Notice No. 1302 of 1913, dated 2nd September.)
Charts affected: No. 2023, Keppel harbour. No. 1995, Singapore road. No. 2404, Singapore main strait. Publication: China Sea Directory, Vol. I, 1906, page 239.

1306. Red Sea—Perim Island. Obstruction point light—To be discontinued. Date of discontinuance: On the 9th October 1913. Position: Lat. $12^{\circ} 39\frac{1}{2}' N.$, long. $43^{\circ} 26\frac{1}{4}' E.$ Description: A group occulting white light. Remarks: Mariners are advised, in future, to pass on the western side of Perim island, as the Obstruction point light is to be permanently discontinued. Note: Further Notice will be given. (Notice No. 1306 of 1913, dated 3rd September.)

Charts temporarily affected: No. 2592, Perim island. No. 3180, Approaches to strait of Bab-el-Mandeb. No. 143, Jebel Teir to Perim island. No. 8e, Red sea, sheet V. No. 6b, Gulf of Aden, western portion. No. 2523, Red sea. No. 1012, Arabian sea. Publications: List of Lights, 1913, Part V., No. 2207; Part VI., No. 143; Red Sea Pilot, 1909, pages 281, 276, 277.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.
Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

T
TUBORG PILSNER
DANMARKS MEST POPULÆRE

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgiftene. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *Danske Punkters* Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *Danske Fyrs* Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Længder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Sæn.**

I. Østersøen.

1757. Sverrig. Utklippan E. Vraglystønde udlagt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 37/970. Stockholm 1913.)

En Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 s., er nu udlagt c. 200 m SE. for Vraget af Damperen *Patra*, som er strandet paa $55^{\circ} 57' 08'' N.$ $15^{\circ} 45' 28'' E.$ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1695. København 1913.)

1758. Sverrig. Landsort-Stockholm. Östra Stendörren. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 37/969. Stockholm 1913.)

Östra Stendörren Fyr viser nu Tre-Lyn hver 9 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 207° til 224° ;
2. hvidt i — — 224° — 231° ;
3. rødt i — — 231° — 297° ;
4. hvidt i — — 297° — 28° .

Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. $59^{\circ} 11' 01'' N.$ $18^{\circ} 29' 43'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1309. København 1913.)

1759. Finland. Finske Bugt. Barösund. Sømærker atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2367. Berlin 1913.)

Den hvid-sortte Spirtønde med nedadvendt Kost over opadvendt Kost og den hvid-røde Spirtønde med opadvendt Kost over nedadvendt Kost, henholdsvis paa $2; 7^{\circ}$ og $0; 9$ m Grunden i Indløbet til *Barösund S.* for *Strömsö*, er atter udlagt. $59^{\circ} 55' N.$ $23^{\circ} 45' E.$

(Kort Nr. 155.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/2257. København 1912.)

1760. Finland. Finske Bugt. Kotka. Mole bygges.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 431/2686. Paris 1913.)

Ved *Kotka* bygges en Anlægsmole for Damperne med indtil $7; 5$ m Dybgaende. $60^{\circ} 26' N.$ $27^{\circ} 00' E.$

1761. Rusland. Finske Bugt. Srednaja Banke NW. Grund afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2368. Berlin 1913.)
6,7 m Pullen, 0,68 Sm 349° (misv. N. t. W.) fra *Srednaja Banke*, er nu afmærket med: 1) en rød Spirtønde med opadvendt Kost og Ballon i 13 m Vand, 0,1 Sm. S. for Pullen, og 2) en hvid Spirtønde med nedadvendt Kost og Ballon i 13 m Vand, 0,07 Sm N. for Pullen. Pullen: c. 60° 11,8 N. 28° 20' E.
(Kort Nr. 155.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1642. København 1913.)

1762. Rusland. Finske Bugt. Reval. Leontiva. Lystønde udlagt.

Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i *København* er der udlagt en Lystønde, som viser hvide Blink, 35 hvert Minut, paa *Leontiva* Grund. c. 59° 32' N. 24° 36' E.
(Kort Nr. 155 og 205)

1763. Tyskland. Grosses Stettiner Haft. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2413. Berlin 1913.)
NW. for *Øen Leiholm* og E. for Linien mellem de sorte Spidstønder 17 og 18 er en 3-mastet Kahn sunket i 7 m Vand. Masterne rager over Vandet. Ved Vraget ligger en Vragtønde med W.-lig Topbetegnelse. Fra forreste Mast vises en grøn Lanterne over en hvid. Vraget vil blive fjernet. 53° 41' 02" N. 14° 31' 00" E.

1764. Tyskland. Femern F. Opmaalingstønder i Drift og inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2373. Berlin 1913.)
Af 6 Opmaalingstønder, som var udlagt mellem *Skaberhuk* og *Gjedsen-Ren* Fyrskib, er de 4 gaaet i Drift, og 2 er inddraget. Mulige Oplysninger om de bortdrevne Tønder bedes sendt til „Kommando S. M. S. *Möwe Kiel*“. Fyrskibet: 54° 28' N. 12° 09,34' E. Opmaalingstønderne, som var udlagt N. og W. for Tønden *Dørserort Nord*, er inddraget. *Dørserort Nord*: 54° 33,12' N. 12° 34' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1248 og 36/1650. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1765. Danmark. Sundet. Drogden Fyrskib flyttet.

Drogden Fyrskib er nu flyttet til sin nye Plads, c. 300 m SSW. for 6,6 m Stedet paa *Quantus-Grund*. 55° 33' (03") N. 12° 42' (57") E.
(Kort Nr. 156, 160, 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 305. Fyr-Fort, Nr. 256.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1321. København 1913.)

1766. Danmark. Sundet. Flinteren. Lystønde udlagt.

Til Afmærkning af den nyfundne 6,7 m Pulle i *Flinteren* er i 8 m Vand udlagt en Lystønde, der viser hvide To-Lyn hver 10 s, c. 70 m NW for Linien „*Kalkgrundet*“ Fyrskib overet med *Oskargrundet* Fyrskib, paa 55° 35' (11") N. 12° 50' (05") E.
(Kort Nr. 182 og 210. Danske Lods, Side 314. Fyr-Fort, Nr. 249 A. Søm-Fort, Side 27.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1479. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1767. Kattegat. Store-Middelvegrund. Lystønde atter paa Plads.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er *Store-Middelvegrund* Lystønde atter lagt paa Plads. 56° 33' 35" N. 12° 07' 05" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1707. København 1913.)

1791. Ægæiske Hav. Saloniki Bugten. Drivende Mine.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2401. Berlin 1913.)
En drivende Mine er set i Bugten ved *Saloniki*, paa 40° 03' N. 23° 11' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

Spain, west coast. — Vigo and Pontevedra bays.

Malacca strait. — Cape Rachado to Singapore.

Japan. — The Kuril islands.

Tasmania. — Tasmania.

South America, east coast. — Index to the Rivers Parana and Uruguay.

South America, east coast. — Santa Catharina island to Rio de la Plata.

West Indies, Jamaica. — Port Royal to Pedro bluff.

West Indies, Jamaica. — Pedro bluff to South Negril point.

West Indies, Jamaica. — Plans of anchorages in Jamaica.

Spain, west coast. — Cadiz harbour, with outer anchorage.

Japan, Nipon. — Mera Koura.

Japan, Nipon. — Yeno ura.

R	2548	Korts eller Bogs Nr.
R	795	
R	2405	
R	1079	
R	2039	
R	2522	
R	256	
R	448	
R	459	
R	1623	
R	2878	
R	2883	

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1785. Panama. Colon. Moler. Grund afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2339. Berlin 1913.)

Ydenden af *Cristobal Mole* i *Colon* ligger 800 m 300° (misv. NW. t. W. ¼ W.) fra det røde, faste Fyr paa *Cristobal* Pynt. Dens Retning mod Land er 101° (misv. E. 5/8 S.). c. 300 m fra dens Inderende udgaar der en c. 300 m lang og 75 m bred Tvermole i 230° (misv. SW. 1/8 W.)

Løbet fra Hovedfarvandet ind til *Cristobal* Pynt er paa S.-Siden afmærket med Tønder og gaar næsten parallelt med *Cristobal Mole*.

En hvid Spidstønde ligger tæt SSE. for en 5,2 m Pulle, SE. for *Toro* Pynt, c. 3000 m 292° (misv. W. t. N. 5/8 N.) fra Fyret paa *Cristobal* Pynt, som ligger paa 9° 21' 6" N. 79° 54' 7" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/2939. København 1913.)

1786. Curaçao. Fyr forandret. Oplysninger.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 190/1806, 196/1870 og 1871. 3-Gravelage 1913.)

1) *Klein Curaçao* Fyr forandres den 16de September 1913 til et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 s. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr. 11° 59' 5" N. 68° 39' W.

2) Det hvide Fyr med En-Formærker paa NW.-Pynten af *Curaçao* ligger paa 12° 23' 20" N. 69° 09' 00" W. (og ikke som tidligere meddelt).

3) Det grønne, faste Fyr paa E.-Siden af Havnemundingen i *St. Anna-baai* ligger 10 m 301° fra Signalmasten ved *Willemstad* og er synligt i Pejlinger fra 18½ til 25½. Det røde, faste Fyr paa W.-Siden ligger 120 m 293° fra Signalmasten og er synligt i Pejlinger fra 201 til 49°.

4) Den røde Lystønde, der viser Et-Lyn hver 3 s, paa E.-Siden af Havnemundingen, ligger paa den hvide Spidstøndes Plads; denne er indtaget.

5) Broen, der bygges paa N.-Siden af *Schollegat*, gaar fra et Punkt 150 m 199° fra SW.-Hjørnet af Krudtmagasinet til et Punkt 240 m 236° fra samme Hjørne. Signalmasten: 12° 06' 5" N. 68° 56' 5" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1109 og 29/1285. København 1913.)

1787. Smaa Antiller. Dominica. Roseau. Tønder findes ikke.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1349. London 1913.)

Der findes ingen Fortøjningstønder paa *Roseau* Red. Fort *Young*: 15° 17½' N. 61° 23½' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1788. Italien. Neapel Bugt. Torre Annunziata. Afmærkning forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 221/543. Genova 1913.)

Tønden, c. 130 m 177° fra Fyret paa *Torre Annunziata* E.-Mole, er ombyttet med en sort Spidstønde med Kegle. Fyret: 40° 44' 59" N. 14° 27' 02" E.

1789. Sicilien. Marsala. Uddybning afsluttet.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 223/558. Genova 1913.)

Uddybningsarbejderne i *Marsala* Havn er afsluttet. 37° 47¼' N. 12° 26¼' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1005. København 1913.)

1790. Italien S.-Kyst. Taranto. Mar Grande. Undersøiske Dæmninger.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 212/618. Genova 1913.)

En undersøisk Dæmning føer fra *Øen San Pietro* til *San Paolo*.

En undersøisk Dæmning bygges fra Baaken paa *San Vito* Grund til et Punkt paa det faste Land, c. 750 m fra Baaken ved Huset *Gigante* N. for Kap *San Vito*. Baaken paa *San Vito* Grund: 40° 25' 20" N. 17° 13' 22" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

1768. Norge. Oplysning om Fyr.

(„Beskjendtgjørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 17. Kristiania 1913.)

Den 15de September 1913 skulde følgende Fyrlamper tændes:

I. *Løksund*, ved *Nyggaard, Arneen*. Fyret viser Lys med En-Formærker, og Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 194° til 203° fri E. om *Arne*;
2. hvidt i — — 203° — 259° fri N. om *Helnesodden*;
3. rødt i — — 259° — 354° fri W. om *Havnnes*;
4. grønt i — — 354° — 2° —

Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 70° 09' 35" N. 20° 46' 00" E.

II. *Flokenes*, paa *Lammeskjæret, Veivångfjord*. Fyret viser Lys med En-Formærker, og Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 13° klos til *Børholmen*, til 21° fri W. om *Børholmen*;
2. hvidt i — — 21° til 39° fri E. om *Svartskjær*;
3. grønt i — — 39° — 76° fri N. om *Svartskjær*;
4. hvidt i — — 76° — 78° fri S. om 2, 8 m Baan (*Grundefua*);
5. rødt i — — 78° — 115° fri N. om *Marøen*;
6. hvidt i — — 115° — 129° fri S. om *Andalskjærene*;
7. grønt i — — 129° — 169° fri W. om *Sortevikholmene*;
8. rødt i — — 169° — 267° fri S. om *Aarsetneset*;
9. hvidt i — — 267° — 271° fri N. om *Hegerneset*.

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 28' 55" N. 5° 14' 20" E.

III. *Seglsten, Krakkellesund*. Fyret viser Lys med To-Formærker, og Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 148° til 172°;
2. hvidt i — — 172° fri E. om *Blomådnæs*. til 180°;
3. rødt i — — 180° fri W. om *Skorpelknappen*, til 186°;
4. grønt i — — 186° fri W. om *Øgavlen*, til 351°;
5. hvidt i — — 351° fri W. om Pynten ved *Klaava*, til 353°;
6. rødt i — — 353° fri E. om *Mjeltevikskjærene*, til 14°.

Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 61° 09' 20" N. 5° 01' 30" E.

IV. *Listerravna*. Fyret viser Et-Lyn c. hver 5 s, og Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 293° fri S. om *Svanefu* gennem 0° til 98°;
2. rødt i — — 98° til 293°;

Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 9 Sm. for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. Brændetid: hele Aaret. 58° 03' 25" N. 6° 40' 35" E.

1769. Tyskland. Mittelhever. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2310. Berlin 1913.)

I *Mittelhever* er Anduvningstønden flyttet til 54° 22' 52" N. 8° 20' 21" E. og er nu sort-rød. Sort Spidstønde 2 er flyttet til 54° 22' 50" N. 8° 25' 28" E. Mellem Tønderne 2 og 3 er udlagt en sort Spidstønde 2 a paa 54° 22' 49" N. 8° 26' 50" E. De to sorte Spidstønder ligger i 7 m Vand.

1770. Tyskland. Norder- og Süderpiep. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2311. Berlin 1913.)

Paa Grund af Farvandet Forandring i *Süderpiep* er Tønde *F* flyttet til 54° 06' 00" N. 8° 34' 30" E. og Tønde *G* til 54° 05' 54" N. 8° 36' 12" E.

Hvor *Russenloch* udgaar fra *Norderpiep*, ligger den sorte Baaketønde med Ballon paa 54° 07' 03" N. 8° 49' 18" E. Til yderligere Betegnelse af Indløbet er en Spidstønde med Ballon, *O 1*, udlagt i 4 m Vand, paa 54° 07' 03" N. 8° 49' 54" E. I Indløbet mellem de to Tønder er mindste Dybde 3,4 m. Den tidligere Tønde *O 1* hedder nu *O 2*.

1771. Tyskland. Weser. Hoheweg. Semafor atter i Virksomhed. Vandstands-Signaler.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2370. Berlin 1913.)

Eftersynet af Semaforen ved *Hoheweg* Fyr er endt. Vandstanden angives nu for hver $\frac{1}{4}$ m. Dag og Natsignalerne for hele m er som hidtil. $\frac{1}{4}$ m angives ved nedadvendte Kegler eller røde Lanterner lodret for hinanden. Tidevandet angives som hidtil om Dagen med Signalerne; om Natten angives Flod ved 2 grønne Lanterner vandret for hinanden og Ebbe ved 1 grøn Lanterne, altsaa omvendt af tidligere.

Driftsforstyrrelser angives om Dagen med et rødt Flag, om Natten med 3 Lanterner, hvid, rød, rød, lodret for hinanden. $53^{\circ} 42\frac{3}{4}'$ N. $8^{\circ} 14\frac{3}{4}'$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1911. København 1913.)

1772. Tyskland. Weser. Robbenplate. Baake opføres.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2312. Berlin 1913.)

Paa E-Siden af *Robbenplate* ved Lys- og Klokketønden *U* opføres en Baake og to Isbrydere uden for Farvandet. Den der arbejdende Rambuk viser en rød Cylinder eller 3 Lanterner, hvid-rød-hvid, lodret for hinanden. Stedet skal passeres med langsom Fart. Lys- og Klokketønde *U*: $53^{\circ} 40'\frac{1}{4}$ N. $8^{\circ} 25'$ E.

1773. Tyskland. Norderney NW. Kabeltønde midlertidig udlagt.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2387. Berlin 1913.)

En rød Kabeltønde, mærket *H 7*, med Ballon over sort og rødt stribet Flag, er midlertidigt udlagt c. $2\frac{1}{2}$ Sm WNW for *Norderney* Fløjetønde, paa $53^{\circ} 47'$ N. $7^{\circ} 06'$ E. Antageligt inddrages Tønden den 23de September 1913.

1774. Holland. Zeegat van Brouwershaven. West-Schouwen. Fyr forandret.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2371. Berlin 1913.)

Det hvide, faste Fyr, *Verkkicker van West-Schouwen*, er forandret til et hvidt og rødt, fast Fyr. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 134° til 140° ;
2. rødt i — — — 140° — 185° ;
3. hvidt i — — — 185° — 194° .

i øvrigt skærmet. Synsvide for hvidt Lys $1\frac{1}{3}$ Sm, for rødt Lys 8 Sm.

Naar man styrer gennem dette Fyrs hvide Lysvinkler, maa man skære ud af *Noord-Schouwen* Rynhite og holde sig N for denne Lim, medens man er i den røde Lysvinkel, for at gaa fri af den røde Spidstønde 4 og den grønne Vragtønde ved Vraget af *Elsabelh*. c. $51^{\circ} 43'\frac{5}{8}$ N. $3^{\circ} 42'$ E.

1775. Frankrig. Gravelines. Vrag forsvundet.

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 427/2658. Paris 1913.)

Vraget af Sejskibet ved Indsejlingen til *Gravelines* er forsvundet og Afmærkningen inddraget. $51^{\circ} 00' 58''$ N. $2^{\circ} 01' 33''$ E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/656. København 1913.)

1776. Skotland. Tay. Skydning.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 1363. London 1913.)

Fra den 23de til den 26de og paa den 29de September 1913 bliver der afholdt Skydeøvelser mellem Kl. 8 Em. og Kl. 4 Fm. inden for 10 Sm fra *Bell Rock*, som ligger paa $56^{\circ} 26'$ N. $2^{\circ} 23\frac{1}{4}'$ W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1777. England. Liverpool Bugt. Bidston. Fyr slukkes. Signal-Station nedlægges.**

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 1305. London 1913.)

Bidston hvide, faste Fyr slukkes den 9de Oktober 1913. Samtidig nedlægges Signal- og Telegraf-Stationen ved Fyret. Fyrbygningerne bevares. $53^{\circ} 24'$ N. $3^{\circ} 04\frac{1}{4}'$ W.

1778. Skotland. Islay Sound. Grunde.

(⁶„Notice to Mariners“ Nr. 1337. London 1913.)

Følgende grunde Steder findes i *Islay Sound*. E. for *Rathna Mhaol* Fyr: 1) $9\frac{1}{2}$ m Vand over Vraget af *Vind*. $55^{\circ} 56' 16''$ N. $6^{\circ} 06' 20''$ W.
2) $8\frac{1}{2}$ m Vand, Sand- og Mudderbund. $55^{\circ} 56' 23''$ N. $6^{\circ} 06' 20''$ W.
3) $9\frac{1}{2}$ m Vand, Korall- og Stenbund. $55^{\circ} 56' 33''$ N. $6^{\circ} 06' 08''$ W.
Positionerne efter *engelsk* Kort Nr. 3116.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1677. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1779. Frankrig. Lorient. Cabon. Baake opført.**

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 427/2659. Paris 1913.)

En taarnagtig, rød Baake med Kegel er opført paa Skæret *Cabon* nær ved det S-lige Indløb til *Lorient*, til højre for Munden af *Loemalo* Bugten. $47^{\circ} 42' 09''$ N. $3^{\circ} 21' 42''$ W.

1780. Frankrig. Ile d'Aix. Vrag forsvundet. Lystønde inddraget.

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 427/2660. Paris 1913.)

Vraget af Damperen *Arama*, c. 750 m W for *Ile d'Aix* Fyr, er forsvundet og den grønne Lystønde, der viste rødt, fast Lys, er inddraget. $46^{\circ} 00' 38''$ N. $1^{\circ} 11' 23''$ W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 1/111. København 1913.)

1781. Frankrig. Gironde. Passe du Matelier. Afmærkning forandret.

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 427/2661. Paris 1913.)

Som Følge af Forandringer af Farvandet i *Gironde* Munding er følgende Tønder flyttet saaledes: 1) Den sorte Spidstønde med Cylinder Nr. B 1, *Barre du Matelier*, er flyttet c. 200 m 318° hen til $45^{\circ} 37' 54''$ N. $1^{\circ} 21' 25''$ W. 2) Den sorte Spiritønde med Cylinder Nr. B 3, *Sud des Maties de Grand Banc*, er flyttet c. 500 m $226\frac{1}{2}^{\circ}$ hen til $45^{\circ} 38' 45''$ N. $1^{\circ} 19' 52''$ W. 3) Den røde Spiritønde med Kegel Nr. B 2, *Roches du N. O. de Cordouan*, er flyttet c. 270 m 317° hen til $45^{\circ} 38' 18''$ N. $1^{\circ} 18' 26''$ W.

1782. Spanien N.-Kyst. Kap Villano N. Grund fundet.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2328. Berlin 1913.)

NNE for Kap *Villano*, hvor Kortene angiver 106 m Vand, er fundet et Sted med 22 m Vand. Grunden, paa hvilken det bryder i haardt Vejr, kaldes *Seco de Yeo*. $43^{\circ} 14'$ N. $9^{\circ} 10'\frac{1}{2}$ W.

1783. Marokko. Agadir. Oplysning om Grund.

(⁶„Avis aux Navigateurs“ Nr. 425/2647. Paris 1913.)

Et Klippevrag med under 3 m Vand strækker sig c. 450 m ud i WSW. fra den W-lige Pynt ved *Agadir*. Yderenden med $2\frac{1}{2}$ m Vand ligger i $239\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Minaretten paa Kasbah'en i *Agadir* og i 251° fra *Sidi bou Kwadel* Gravmæle i den nedre By. *Sidi bou Kwadel*: $30^{\circ} 26' 35''$ N. $9^{\circ} 34' 30''$ W.

1784. Afrika. Kamerun. Duala. Uddybning. Vrag.

(⁶„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 36/2332. Berlin 1913.)

I *Duala* Havn foretages Uddybningsarbejder. Arbejdspladsen og Lossepladsen er afmærket med Bøjer, som har kendeligt andet Udseende end Farvandsafmærkningen. Gravmaskinen skal passeres paa den Side, hvortil der vises en rød Kugle eller en rød Lanterne.

I *Duala* Havn er i $5\frac{1}{2}$ m Vand sunket en stor Lægte nær ved Forbindelseslinjen mellem Tønderne *E* og *4*, c. 1200 m 313° (mstv. NW t. N.) fra *Prusi-a-Loba* Baake. Tæt N. for Vraget, over hvilket der er $3\frac{1}{2}$ m Vand ved Lavvande, er udlagt en almindelig grøn Tønde, mærket *W*. Baaken: $4^{\circ} 01'$ N. $8^{\circ} 41\frac{1}{4}'$ E.

Rater, saaledes 4 M. for Havre. Saavel Norge som Sverige har nogenlunde tilstrækkeligt Udbud; de svenske Sundhavne har ud over til Königsberg dog ikke meget af Interesse for mindre Skibe. Danmark er fra Provinserne endnu stille; kun for Tonnage til Norge for Byg er der jævnlig Anvendelse. Kjøbenhavn sluttede lige de sidste Dage nogle Skibe for Hvide, saaledes til Halmstad 13 Øre, Helsingborg 8 Øre, Horsens 14 Øre, samt for Solsikkekager til Allinge 17 Øre, Rønne, Hasle 14 Øre; der er i denne Uge kommet ikke saa faa Skibe for at losse, som ikke alle kan paaregne Returfragt. Omkring den 23. ds. ventes atter Hvededamper med nogle Omladninger.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 16. ds. afholdtes i Sundet den officielle Prøvetur med Lastdamperen »Hroptatyr«, bygget til A/S. Dampskibsselskabet Gefion af A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Prøverne faldt i enhver Henseende ud til Rederiets Tilfredshed.

Havarier og Forlis.

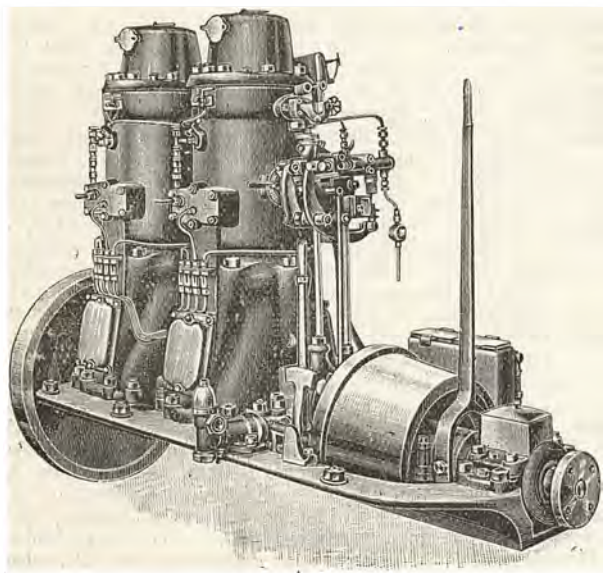
Mercur, Dpsk. af Esbjerg, indkom den 11. ds. med Bundskade; maa reparere.

Marie, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Saksjøbing til Sundsvall i Ballast indkommet til Ystad i lak Tilstand og med Vand i Lasten.

Fanny, 3/m. Skonnert af Thuro, blev d. 10. ds. indbugseret til Flydedokken for Reparation efter Kollision med norsk Damper »Luna«.

Fredheim (ikke »Friheim«), norsk Damper, der, som meddelt, kom paa Grund ved Nakskov, er, efter at være bragt flot, blevet indbragt til Flydedokken.

Johanne, Galease, er kæntret i Nærheden af Kjels Nor. Besætningen er landsat i Warnemünde af en tysk Damper.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. hertil 17./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Kartagena 15./9. — Algarve, Borries, afg. Cadiz 16./9. — Anglo Dane, Pape, ank. Trondhjem 15./9. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 16./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 17./9. — Arkansas, Egense, afg. Kristiania 12./9. — Arno, Fischer, pass. Portland 15./9. — Aurora, Gommessen, ank. Oporto 16./9. — Baron Stjernblad, Sørensen, afg. herfra 13./9. — Beira, Mortensen, pass. Brunsbüttel 16./9. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 13./9. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. hertil 17./9. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Antwerpen 17./9. — Christian IX, Holm, ank. hertil 16./9. — Charkow, Søeberg, ank. Riga 6./9. — Christianssund, Andresen, afg. herfra 16./9. — Dagmar, Mueller, afg. Antwerpen 16./9. — Dania, Jørgensen, pass. Dunnehead 6./9. — Douro, Sørensen, ank. Oporto 16./9. — Ehro, Lunge, pass. Brunsbüttel 17./9. — Esbjerg, Strøve, afg. herfra 16./9. — Ficara, Munch, afg. herfra 16./9. — Florida, Andersen, pass. Dunnehead 3./9. — Garonne, Kromann, ank. Trångsund 14./9. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 9./9. — Hengest, Lepper, ank. Pillau 15./9. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 15./9. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Girenti 15./9. — Jolantha, Kyllensbech, ank. Petersborg 10./9. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 16./9. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 9./9. — Kiew, Tønnesen, ank. Antwerpen 11./9. — Loire, Craignou, afg. herfra 15./9. — Louise, Svan, ank. hertil 14./9. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. Boston 11./9. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Porto Vecchio 15./9. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 12./9. — Morsø, Nellemann, afg. London 16./9. — Nicolai II, Petersen, ank. Bona 13./9. — Nordjylland, Bidstrup, pass. Brunsbüttel 12./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 16./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 13./9. — Oscar II, Hempel, afg. New York 11./9. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 8./9. — Perm, Gotthardt, ank. London 15./9. — Prege, Iversen, pass. Holtenau 15./9. — Romney, Bøgvad, afg. Nic 16./9. — Saga, Hansen, afg. herfra 12./9. — Saxo, Rasmussen, ank. Antwerpen 10./9. — Seine, Le Dizez, ank. Dunkerque 16./9. fra Rochelle. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 13./9. — Thyra, Dam, ank. hertil 17./9. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 15./9. — Tomsk, Wiberg, afg. herfra 15./9. — Tula, Therkildsen, pass. Ushant 16./9. — Tyr, Thaning, afg. herfra 16./9. — United States, Gotsche, ank. New York 16./9. — Vendssyssel, Henriksen, ank. hertil 6./9. — Viking, Trapp, ank. Petersborg 14./9. — Virginia, Ørsted, afg. Filadelfia 5./9.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Kiel 10./9. — Aмалиenborg pass. Skagen 13./9. — Brattingsborg pass. Gibraltar 6./9. — Berglum ank. Cardiff 14./9. — Dansborg afg. Savona 11./9. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 15./9. — Esrom pass. Gibraltar 13./9. — Flynderborg pass. Hirtshals 14./9. — Frederiksborg afg. Kjøbenhavn 13./9. — Guldberg afg. Ypila 13./9. — Gurte afg. Rochester 13./9. — Hammershus afg. Frederiksstad 26./8. — Harrildsborg ank. Lissabon 12./9. — Hundborg afg. Cardiff 12./9. — Jelling afg. Caimanera 30./8. — Jomsborg ank. Messina 8./9. — Jungshoved ank. Stagen (Borneo) 9./9. — Jægersborg afg. Immingham 13./9. — Kallundborg ank. Carloforte 5./9. — Kalø pass. Kjøbenhavn 14./9. — Klampenborg afg. Tync 13./9. — Kronborg ank. Santiago 12./9. — Lejre afg. Barry 29./8. — Marselisborg pass. Las Palmas 13./9. — Næsberg pass. Kjøbenhavn 14./9. — Randelsborg pass. Aalesund 13./9. — Silkeborg ank. Las Palmas 9./9. — Skanderborg afg. Memel 12./9. — Skodsborg ank. Kjøbenhavn 13./9. — Spigerborg ank. Kaskø 12./9. — Stegelborg afg. Huelva 9./9. — Stjerneborg ank. Petersborg 10./9. — Søborg ank. Fiume 13./9. — Taarnborg ank. Alholm 9./9. — Ulfborg ank. Huelva 10./9. — Uranienborg ank. Lübeck 13./9. — Vordingborg afg. Rigabay 13./9. — Ørkild ank. Petersborg 28./8.

Det østasiatiske Kompagni. Samui afg. Port Said 14./9. hjemg. — Jutlandia afg. Genua 15./9. hjemg. — Tranquebar afg. Hongkong 8./9. hjemg. — St. Croix afg. St. Thomas 14./9. hjemg. — Siam ank. St. Nazaire 9./9. hjemg. — Chumpon ank. Achar 5./9. hjemg. — Kina ank. Belfast 11./9. hjemg. — Arabien ank. Portland Or. 7./9. hjemg. — Pangan pass. Perim 15./9. hjemg. — Annam pass. Shanghai 10./9. hjemg. — Solandia pass. Ushant 16./9. udg. — Bandon pass. Gibraltar 10./9. udg. — Bintang ank. Bangkok 7./9. udg. — Indien afg. Shanghai 15./9. udg. — Cathay afg. Port Said 16./9. udg.

Vesterhavet. Fylla, Brinch, afg. Almeria 16./9. til London. — Ellen, Hansen, ank. Barcelona 16./9. — Inger, Schiff, pass. Brunsbüttel 16./9. for Alicante. — Hebe, Gregersen, afg. Åbo 16./9. til Valencia. — Laura, Thøgersen, ank. Tanger 15./9. — Narma, Degn, afg. Almeria 15./9. til Hamburg. — Nordsoen, Gram, ank. Almeria 15./9. — Polly, Mathiasen, afg. Cadiz 15./9. til Hamburg. — Nora, Lauritsen, pass. Portland 14./9. for Sevilla. — Bodil, Jensen, pass. l'Ouessant 14./9. for London. —

Cito, Jepsen, ank. Palma 14./9. — Thyra, Jessen, er ank. Sikeå. — Nautik, Nielsen, afg. Malaga 14./9. til London. — Rigmor, Uldall, ank. Antwerpen 14./9. — Johanne, Mikkelsen, pass. Sagres 13./9. for Barcelona. — Stella, Larsen, ank. Sevilla 13./9. — Dagmar, Skou, ank. Alicante 13./9. — Marie, Nielsen, ank. Blyth 13./9. — Nancy, Pedersen, ank. Alicante 13./9. — Nexos, Basse, afg. Portland 12./9. til Cartagena. — Gerda, Iversen, ank. San Feliu 12./9. — Karla, Nielsen, ank. Räsjö 12./9. — Ulla, Hansen, afg. Almeria 11./9. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Hartlepool 13./9. til Petersburg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Hartlepool 13./9. til Terneuzen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Memel 12./9. — Russ, Petersen, ank. Heringeove 7./8. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersburg 8./9. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Terneuzen 10./9. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Belfast 16./9. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersburg 30./8. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 10./9. til Plymouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Hartlepool 9./9. — Newa, Dahl, auk. Miramichi 7./9.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kjøbenhavn 15./9. — Sara, Jensen, ank. Granton 9./9. — Helene, Sørensen, auk. Jacobsstad 9./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Grimsby 11./9. — Valborg, Hansen, ank. Boness 15./9. — Sjælland, Svarrer, ank. Odense 15./9. — Estrid, Hansen, ank. Kronstadt 16./9. — Agnete, Dam, afg. Rotterdam 16./9. — Gunhild, Hansen, afg. Petersborg 9./9. — Hermia, Farup, afg. Rouen 13./9. — Elise, Jørgensen, ank. Odense 14./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Gefle 13./9. — Martha, Christensen, ank. Stuksund 15./9. — Elna, Rathje, afg. Archangelsk 6./9. — Therese, Pedersen, afg. Memel 16./9. — Harriet, Larsen, afg. Kemi 11./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Calais 14./9. — Simone, Møller, afg. Blyth 12./9. — Jeanne, Olsen, afg. Specia 13./9. — Vera, Riso, ank. Kronstadt 16./9. — Daisy, Jørgensen, afg. Kotka 10./9. — Annine, Leth, ank. Blyth 16./9. — Kamma, Loffer, ank. Sunderland 14./9. — Betty, Lagesen, auk. Hankipndas 16./9.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Cardiff 30./8. — London, Rom, ank. Hull 11./8. — Paris, Tholander, ank. Boness 11./9. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 7./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 19./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. London 15./9. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 2./9.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Zaudam 15./9. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 8./9. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Libau 11./9.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Methil 13./9. — Anna Mærsk pass. Dunnehead 14./9. — Chassie Mærsk ank. Bandholm 16./9. — Eleonora Mærsk pass. Dungeess 10./9. — Hulda Mærsk afg. Middlesbro 16./9. — Laura Mærsk ank. Hvidehavet 7./9. — Lexa Mærsk ank. Cardiff 9./9. — Peter Mærsk ank. Ghent 12./9. — Sally Mærsk ank. Petersborg 9./9.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elisesejff afg. Rotterdam 12./9.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. Hamburg 12./9.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Marseille 13./9. — Nelly, Clausen, ank. Marseille 7./9. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 16./9. for Lissabon. — Lilly, Bang, ank. Ibitza 11./9. — Alexy, Sørensen, ank. Bilbao 11./9. — Dagny, Clausen, pass. Kjøbenhavn 15./9. for Palma. — Mary, Duhn, afg. Kemi 13./9. til Newport.

Thuro. H. A. Hansen, Hansen, ank. Korsør 12./9.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Honseur 14./9. — Energi, Jensen, ank. Kolding 15./9. — Emanuel, Svane, ank. Skeletteå 9./9. — Enigheden, Jensen, ank. Kotka 13./9.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Grangemouth 15./9. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Hernesand 16./9. — Urania, Clausen, pass. Skagen 14./9. — Polarstjernen, Nielsen, ank. Teneriffa 12./9. — Svend, Schmidt, ank. Grangemouth 14./9.

Nordseen. Nordland, Andersen, afg. West Hartlepool 13./9. — England, Bennetzen, ank. Helsingfors 15./9. — Holland, Poulsen, ank. Petersborg 10./9. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. North Shields 16./9.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Zeebrügge 14./9. — Europa, Hansen, afg. Hungerburg 12./9. — Tyskland, Dautrup, afg. New York 5./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Helsingborg 12./9. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 15./9.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Havanna 15./9.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Methil 11./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Trångsund 17./9. — Nordpol, Nielsen, afg. Aarhus 13./9.

Havet. Fyen afg. Petersborg 16./9.

Orion. Erik afg. Haderslev 13./9. — Flindt pass. Holtenau 16./9. p. R. t. Krunstadt.

Sejlskibe.

Rønne. Magnus, Hansen, ank. Kalmar 7./9. — Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 9./9. — Nestved ank. Kjøbenhavn 13./9. — Argus, Holm, ank. Rønneby 13./9. — Præven, Olsen, ank. Horsens 12./9. — Veset, Kofoed, ank. Skuru 13./9. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmunde 14./9.

Svendborg. Norden, Robach, ank. Aberdorway 8./9. — Haabet, Andreasen, auk. Kjøbenhavn 9./9. — Ellen, Andersen, ank. Lovisa 10./9. — C. L. Rasmussen, Hansen, auk. Fowey 10./9. — Danmark, Husfeldt, ank. Mariager Fjord 10./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Mariager 10./9. — Gefion, Lund, ank. Bogense 12./9. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Horsens 12./9. — Pampa, Jensen, ank. Söderhamn 12./9. — Constance, Hansen, ank. Nykjøbing F. 12./9. — Ragnhild, Wilde, auk. Grangemouth 12./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Raumo 12./9. — Rota, Jensen, ank. Jersey 13./9. — Triton, Jensen, ank. Kotka 12./9. — Skjold, Larsen, ank. Arensburg 12./9. — Zenitha, Jensen, ank. Brahestad 13./9. — Sophie, Hansen, ank. Brahestad 14./9. — Kamma, Fisker, ank. Horsens 14./9. — Urda, Skov, ank. Pillau 13./9. — Adolf, Jensen, ank. Karlshamn 13./9. — Merkur, Lund, ank. Bandholm 14./9. — Carl, Clemmensen, ank. Fredrikshald 14./9. — Brita, Jensen, ank. Nikolajstad 12./9. — Ruth, Larsen, ank. Kings Lynn 15./9. — Katrine, Hansen, ank. Invergordon 15./9. — Vesta, Poulsen, ank. Wiborg 15./9. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kappeln 14./9. — Delos, Andersen, ank. Kristiania 14./9. — Pampa, Olsen, ank. Kjøbenhavns Red 14./9. — Willemoes, Eriksen, ank. Kjøbenhavns Red 14./9. — Vera, Jensen, ank. Kemi 15./9. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Riga 15./9. — Pallesen, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 16./9. — Concordia, Henriksen, ank. Folkestone 16./9. — Criterion, Nielsen, ank. Wiborg 16./9.

Æro. Ofelia, Clausen, ank. Maarup 9./9. — Nauta, Stærke, er afg. Fogo til Neapel. — Christiane, Petersen, ank. Karlshamn 8./9. — Signe, Hansen, ank. Burgsvik 9./9. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Farø 6./9. — Ausgar, Jørgensen, ank. Tangier 8./9. — Phoenix, Christensen, ank. Gefle 9./9. — Svip, Jensen, ank. Nørre Sundby 9./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Tønsberg 8./9. — Adjutor, Koek, ank. Swinemunde 7./9. — Hebe, Clausen, ank. Pwllheli Red 10./9. — Henry, Jensen, ank. Liverpool 10./9. — Vega, Petersen, ank. Rønne 9./9. — Alf, Hansen, ank. Travemünde 10./9. — Ægir, Winther, ank. Malmø 10./9. — Malfridur, Hansen, ank. Warnemünde 10./9. — Sofie, pass. Lizard 6./9. østg. — Rota, Olsen, ank. Burntisland 10./9. — Valborg, Olsen, ank. Ijmuiden 11./9. — Albertine, Madsen, ank. Aarhus 10./9. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 10./9. — Capella, Thjellelsen, ank. Rendsburg 10./9. — Minde, Rasmussen, ank. Skive 10./9. — Inverurie, Friis, ank. Rødkjøbing 10./9. — Valkyrien, Weber, ank. Dysart Red 10./9. — Ingolf, Olsen, ank. Bussesund 4./9. p. R. t. Pool. — Amor, Hansen, ank. Aalborg 11./9. — Emanuel, Petersen, ank. Bogense 12./9. — Ami, Hansen, ank. Rønneby Red 12./9. — Eos, Christensen, ank. Dysart 12./9. — M. Hay, Petersen, ank. Zeebrügge 12./9. — Fredensborg, Kisby, ank. Karlshamn 12./9. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Drøbak 12./9. — Æro, Friis, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Kastor, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Kathinka, Bastrup, ank. Aalsgaardsstrand 12./9. — Marthing, Friis, ank. Flensborg 12./9. — Argus, Jensen, ank. Swansea 13./9. — Bertha, Madsen, ank. Flensborg 13./9. — Kristine, Rasmussen, ank. Solvesborg 13./9. — H. H. Petersen, pass. Dover 10./9. vestg. — I. A. Kromann, Christensen, er afg. Larache til Setubal. — Amalie, Andersen, ank. Egernsund 14./9. — Salvador, Sand, ank. Southampton 14./9. — Debora, Rasmussen, ank. Southampton 14./9. — Nathalia, Eriksen, ank. St. Johns N. F. 13./9. — Solon, Rasmussen, ank. Holbæk 13./9. — Kvik, Philipsen, ank. Aarhus 13./9. — Emilie, Hansen, ank. Tuborg 14./9. — Freja, Koek, ank. Tuborg 14./9. — Neptun, Skals, ank. Odense 14./9. — Fremad, Hansen, ank. Meni 14./9. — Vega, Olsen, ank. Drøbak 14./9. — Mars, Albertsen, ank. Newcastle 15./9. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemunde 14./9. — Arken, Andersen, ank.

Kalmar 14./9. — Karen, Albertsen, ank. Korsør 15./9. — Anne, Hansen, ank. Aalborg 15./9. — Bien, Petersen, ank. Holbæk 15./9. — Forældres Minde, Christensen, ank. Jacobstad 14./9. — Danmark, Nielsen, ank. Grimsby 15./9. — Gertrud, Christensen, ank. Marstal 15./9. — Norma, Jørgensen, ank. Rhyd Red 15./9. — I. A. Krømann, Olsen, ank. Setubal 15./9. — Nana, Østermann, ank. Trawemünde 14./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. September 1913. — Engelsk Soretsdom. — Hvordan faar vi Søfolk? — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

Fragtdampere til Salg.

- 520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.
- 750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.
- 2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.
- 3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er lærdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). 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-befalinger besørger.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt Herreekvipering paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Septbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	116 1/2	116 1/2	116 3/4
Danmark	115 1/2	115 1/2	115 1/2
Norden	124 1/2	124 1/2	124 1/2
Gorm	—	—	—
Carl	125 1/2	125 1/2	125 3/4
Dannebrog	140 1/2	140 1/2	140 3/4
Skjold	—	111 1/2	111 3/4
Urania	—	39 1/2	41
Neptun	—	132 1/2	133 1/4
Dampsk. af 1896	132 3/4	132 1/2	133
Hejmdal	139	139	139 1/4
Østasiatiske	131	131	131 1/4
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	132 3/4	132 3/4	133 1/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Førene Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	89 3/4	89 3/4	90
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats a mort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	81 3/4	82 1/2	82 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	82 1/4	82	84
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	—	89	90
4% — — 2. Serie.	92	91 3/4	92 1/4
4% — — 1. —	—	93 3/4	95 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	88	87 3/4	88 1/4
4% — — —	—	89 3/4	90
3 1/2% Landkreditk.	—	92 1/2	94 1/2
4% Østift. Kreditf.	—	89 3/4	90 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149 1/2	149 1/4	149 1/2
Privatbank	—	104	104 1/2
Landmandsbank	—	136 1/4	137
Handelsbank	142 — 1/4	142	142 1/4
Grundejerbank	—	11 1/2	12
Burm. & Wain	87 1/2 — 88	87 3/4	88
Helsingørske Jærnsk.	—	127	128
Sukkerfabr.	224 — 1/4	224	224 1/4
Bryggeri Aktier	217 — 1/2	217	217 1/4

Vekselkurser d. 17. September 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.20	18.15
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.30	—
Wien	75.45	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. September 1913.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
3 1/2% — Boden Kredit	85.00
5% Mexikanske 1899	92.50
5% Rumænske Stats	99.25
4% — — 1890	93.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Førene Dampsk.“ 128,000, „Danmark“ 116,000, „Norden“ 100,000, „Carl“ 72,000, „Dannebrog“ 160,000, „Skjold“ 68,000, „Dampskib. af 1896“ 92,000, „Hejmdal“ 324,000, „Gorm“ 140,000, „Neptun“ 80,000, „Dansk-russisk“ 164,000, „Østasiatisk“ 44,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ Tugboat Company „Union“ Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Detkongl.oktr.Søassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenure. Telegram-Adresse: 42. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:

„Danskellloyd“.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløite.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog „Know your own ship“.

Faae i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensolners Eftfl., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. Indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Tlf. 2159 A. NYHOLM Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JØMSBORG“
AARHUS, vis A vis Rullebroen.
Alt Kød og Delkatessevarer til
Skibspoolantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Fortang altid
Otto Mønsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre Liner. Større Styrke med mindre Materiale. Mindre Driftsudgifter. Bedre Sæskib. Mindre Skrueslip. Mindre Arbejden i Søen. Mindre Idvande.

Ingen Vidræmm. Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telefon 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke. Chapman & Co. Ltd.'s
anerkendte

Hejse- og Ankerspill, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sieurens Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats.

Endvidere:
Verdens fineste Fabrikat i
Ankre og Kæder
fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbølter. — Originale Møllerups Smørepapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufwareförbund

Telegrafadress: Stufwareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG.

Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Begyndere og
Kokke. 35 Kr. maanedlig.
Nærmere ved

VILH. RASCH,
Forstander.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Købn. K.

Retssager (sp. Søsager).

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvarede Klædnøder.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billiget i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Gadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

Frederikshavns Værft og Flydedok R/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtore etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0'
16'—0' Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. —

— Statstelefon 4. —

VÆGGELUS, Hovedlus og alle andre Lus, Æg og
Gnider dræbes absolut med „Toxin“ à 50 Øre pr. Glas. Møbler,
Værelser, Mennesker, Dyr og Planter renses under Garanti.
Tom Tjåders Insektpulver-Lager, Nybrogade 28 St. Tlf. Byen 2496.
„Toxin“ er et udmærket Midde! mod Rotter og Mus.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

**BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.**

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.
SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. 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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hæegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

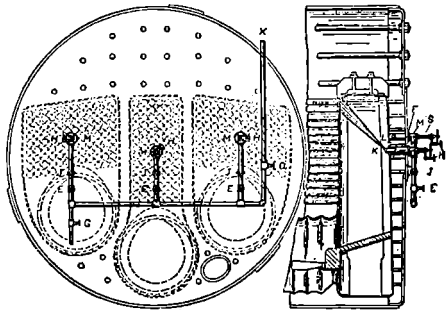
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. September 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: »AMIANTE«.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

<p>Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.</p>	<p>Compositioner Jærn-, Staal- og Træskibsbunde • • Leverandør til Flaaden • •</p>	<p>A/s DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke</p>	<p>Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum • • Leverandør til Statsbanerne • •</p> <p>Telefon 5601</p>
---	---	--	---

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, 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“.

Sextanter* Kompasser
Capt. Clausens
Kontroltybdemaaler
Eneforhandler for Skandinavien af
Kelwins & James White's Instrumenter.
CORNELIUS KNUDSEN
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedierester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Stør: elser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviaatering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.
Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

I Bogladerne faas:

Nautisk Almanak for 1914.

Udgivet af

J. A. D. J. Bildsøe,
Navigationsdirektor.

75 Øre.

G. E. C. GADS FORLAG



Berg & Larsen
Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviaatering
Lager af Manilla- og Hampougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Korsør Skibs Margarine

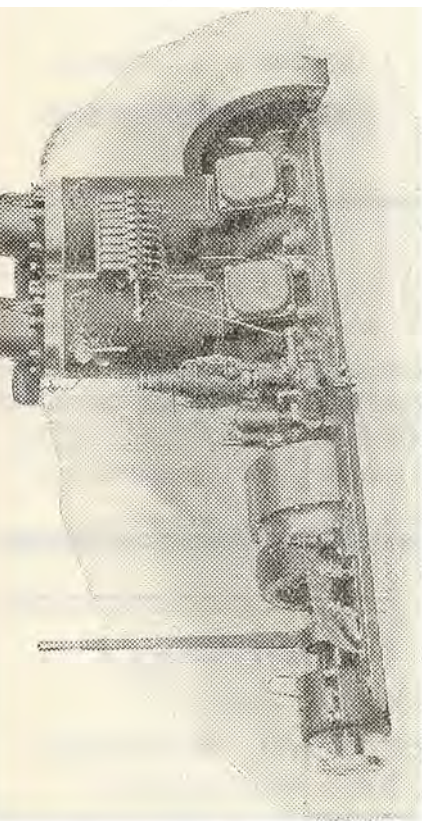
enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre repareres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raaoilemotor.
Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Driftssikker.*
Prisbillig. Normalstørrelser 5—200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.
Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON,** Niels Juelsgade 3, Kjøbenhavn K.
Tlf. 1821 — 3333.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviaatering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

SKIBS-PROVIANT

LAURENTIUS. TOLDBODGADE 14. TELF. CENTRAL 1201.

Leverandør til de fleste Skibe, som proviantere i Kjøbenhavn, anbefaler sig i velvillig Erindring.

Kjøbenhavn, den 25. September 1913.

Vi har modtaget følgende:

Claystrejken i Cornwall i England har været meget langvarig, og Kampen er ført med lige Haardhed fra begge Sider. At dette har været til stor Skade for de danske Sejlskibe, som for en stor Del er placeret paa den Fart, er indlysende. Der er mange danske Skibe, som har henligget en urimelig lang Tid, idet de har været bunden til deres Certeparti, og som Følge deraf har paadraget sig et Tab, som for manges Vedkommende næppe lader sig oprette i lang Tid.

Er det mon ikke snart paa Tide, at der i Danmark gøres noget for at raade Bod paa den Slags Misère, saa man faar stipuleret Annulleringsklausuler i ethvert Certeparti, saaledes at Skibet har Ret til at annullere dette, dersom en Strejke udbryder? Der er vist snart ikke et Rederi, der ikke har prøvet, hvilket Tab det er blevet paaført, blot fordi Skibet har været bunden til Certepartiet ogsaa under Strejke. I England kan en Befragter næppe holde Skibet udover en Maaned, efter at Strejke er udbrudt, anderledes stiller det sig vist i Danmark, dér betragtes Skibet som bunden indtil Certepartiet er opfyldt. Det er nogle daarlige Certepartier, som tilstilles de danske Skibe paa Claypladserne, de indeholder saa mange Klausuler i Skibets Disfavør, at de aldrig burde anerkendes, da de i alle Tilfælde giver Skibene et meget langt Ophold. Naar man i Plymouth skal losse og laste ved Laire-Bridge, kan man regne med et Ophold paa 5 Uger, og man bruger deraf kun c. 10 Dage for Losning og Lastning, hele den øvrige Tid henligger man i Tørn. De engelske Redere vil ikke antage den Slags Betingelser i Plymouth. De faar bedre Certepartier end de danske, samt stipulerer visse løbende Arbejdsdage, dog er Laire-Bridge en Undtagelse, der vil de endnu kun antage de gamle Kutyper. Jeg har i Plymouth set et Certeparti tilstillet en dansk Skibsfører, men skal dog ikke komme ind paa dets Enkeltheder, dog kan jeg konstatere, at Købmandens Rettigheder deri var ubegrænsede, medens Skibsføreren stod aldeles som retsløs. Læser man Hr. Jantzens ny Bog, som omhandler Certepartier og Konnossementer, faar man et godt Begreb om, hvor lidt Ret et Skib har overfor de Certepartier, som for Tiden i Almindelighed tilstilles Skibene, der er i hvert Fald ikke mange Lyspunkter at opdage, og Hensigten med et Certeparti maa dog antages at være, at Rettigheder og Pligter skulde være ligeligt fordelt mellem begge Parter.

Kunde man ikke indenfor danske Sejlskibsrederikredse arbejde hen til en Forbedring af Certepartierne. At man indenfor de forskellige Rederier konkurrerer med hverandre angaaende Fragtraterne, kan der næppe siges meget til, det har vist sig, at derom er det vanskeligt at opnaa Enighed, men om Certepartierne paa de Havne, hvor vor Skibsfart er placeret, derom bør der herske Enighed, og disse bør i Formen omændres, være enslydende og antagelige. Ser man hen til hvad Dampskibsrederne paa forskellige Omraader har faaet udrettet, skulde man antage, at noget lignende meget let lod sig gennemføre for vor Sejlskibsfart, da vor ret store Sejlskibsflaade ikke er spredt paa mange Hænder, men er samlet i store Rederier. Endnu et skal jeg bemærke, man er snart i ethvert Certeparti adresseret til Modtagerens Agent; den Slags Bestemmelser blev tidligere sjældent antaget, men nu er det ligefrem bleven en Kutyne. Det paafører ofte Skibet en forøget Udgift, og det er jo givet, at Skibsførerne helst vil frabede sig den Bistand, som de kan vente sig af Købmandens Mægler. Skibsføreren skulde dog i hvert Fald bestemme, hvem han vil antage som Mægler, thi som Forholdene er nu, maa han betale Købmandens Mægler et højt Gebyr for en ofte daarlig ydet Tjeneste.

Th. Andersen,
3-m. Sk. »Leif«.

Vi har modtaget følgende:

Strejkeklausuler. Undertegnede Skibsførere henstiller til d'Hrr. Skibsmæglere, Skibsredere samt Skibsførere, som selv befragter deres Skibe, om det ikke kunde være paa Tide at søge at faa nogle mere akceptable Certepartiformer indført for Sejlskibes Vedkommende. Strejker bliver nu til Dags mere og mere almindelige, hvorved Skibsrederne ofte lider store Tab, naar de faar deres Skibe henliggende under saadanne. Dette fik mange at føle i 1912 under Kulstrejken; men ikke desto mindre sluttes der rask væk Fragter paa samme ældgamle Certepartiformer, hvorved Købmanden faar al mulig Ret paa sin Side, og Skibet saa godt som ingen Ret, kun den, at en vis Sum af Fragten skal udbetales det efter rigtig Levering af Lasten. Det var jo at ønske, om d'Hrr. Skibsmæglere, Skibsredere samt Skibsførere vilde stræbe efter at faa en Klausul indført i Certepartierne (for de akcepterer samme), som vilde give dem Ret til at annullere Befragtingen i Tilfælde af en Strejke paa Lasteplassen; hvorved Afskiberne bliver forhindret i at levere Skibet Last, eller ogsaa til efter en vis Tids Forløb at lade Skibet henligge under Liggedagspenge. Man skulde mene at dette kunde opnaas for Sejlskibe lige saavel som for Dampskibe, naar blot der bliver vist tilstrækkelig Enighed og Energi derfor. Man maa her henvise til Baltcon-Certepartiet, hvor Rederne i Tilfælde af Strejke har Ret til Annullering, eller i al Fald til at lade Skibet henligge under Liggedagspenge efter en vis Tids Forløb. Undertegnede er i Aar kommen ind til Lasteplassen under en beklagelig Claystrejke i Cornwall. En Del af vore Skibe har allerede henligget under Strejke og ventet paa Last i henholdsvis 4, 6, 7 og 8 Uger, og ligger fremdeles uden at kunne blive løst fra Certepartiet, hvorfor vi tillader os at fremkomme med denne Henstilling, og haaber at samme vil blive taget under Overvejelse.

R. P. Rasmussen,
Fører af 3-m. Sk. »Dagny« af Svendborg.

H. V. Pedersen,
Fører af 3-m. Sk. »Gæa« af Svendborg.

R. M. Rasmussen,
Fører af 3-m. Sk. »Hejmdal« af Thurø.

R. Rasmussen,
Fører af 3-m. Sk. »Norden« af Marstal.

H. M. Bøye,
Fører af 3-m. Sk. »Dana« af Marstal.

A. Rasmussen,
Fører af 3-m. Sk. »Henry Brooke« af Svendborg.

P. E. M. Jørgensen,
Fører af 3-m. Sk. »Noah« af Svendborg.

J. Staugaard,
Fører af 3-m. Sk. »Hejmdal« af Marstal.

J. Pedersen,
Fører af 3-m. Sk. »C. V. Petersen« af Svendborg.

Skibsmæglere Chr. J. L. Rasmussen, Stettin, meddeler os følgende:

Tonnageafgiften Swinemünde—Stettin nedsat. Som Følge af de fortsatte Bestræbelser fra de interesserede Sider, er det nu besluttet at Tonnageafgiften i Revieret Swinemünde—Stettin fra den 1. Oktober i Aar, vil blive reduceret med to Tredjedele, d. v. s. for Dampere paa mere end 2,500 Netto Kubikmeter, fra 12 pf. pr. 1,000 Kilo Last til 4 pf.

Dampere fra 2,000 til 2,500 Kubikmeter Netto vil kun have at betale 2 pf. pr. 1,000 Kilo i Stedet for som hidtil 6 pf. — Dampere mindre end 2,000 Kubikmeter vil være fri for Tonnageafgift som hidtil.

Endvidere er det besluttet at Floden mellem Stettin og

Swinemünde vil blive uddybet saaledes at Dampere kan gaa op med 8 Meters Dylgaaende (c. 25 Fod). — Muddermaskinerne vil begynde til Foraaret, og Uddybningen skal være endt inden fem Aar. Samtidig vil nogle Krumninger i Farvandet blive rettet, saa Rejsen fra Swinemünde til Stettin vil blive kortere.

Endelig er Isbryderafgiften — forsaavidt samme er for Skibets Regning — nedsat til 3 pf. pr. Kubikmeter i Stedet for 4 pf. og denne Reduktion vil være i Kraft kommende Vinter, hvis Isbryderafgift i det hele taget opkræves.

Afsluttet Strejke. Riga, 23. September. Alle de strejkende Arbejdere i Eksporthavnen har i Dag genoptaget Arbejdet.

(Ritz. Bur.)

Danmarks nautiske Foreningers Fællesraad. Ved et den 13. ds. her i Byen afholdt Aarsmøde af »Danmarks nautiske Foreningers Fællesraad« behandlede og vedtoges i Form af Resolutioner blandt andet: 1) at rette en Henvendelse til Søfartsministeriet, om at søge en Afgørelse af Sagen om Navigationsundervisningen, 2) at arbejde for Oprettelsen af to Vinterskoler for unge Søfolk, én i Kjøbenhavn og én i Ærøskjøbing, 3) at arbejde for obligatoriske Synsprøver inden Udstedelsen af Søfartsbogen, 4) at arbejde for en Løsning af Spørgsmaalet om Tilgangen til Sømandsstanden, 5) Spørgsmaalet om en ny Rorkommando og 6) Neksøs Betydning som Nødhavn.

Formanden, Kaptajn Bang, genvalgte, ligeledes genvalgte som Medlemmer af Forretningsudvalget Kaptajn Clausen og Navigationsskolebestyrer G. Hansen, begge af Marstal og Styrmand C. Christensen, her af Byen.

Tyskland og England som Konkurrenter i Verdenshandelen. Det preussiske Blad »Kreuzzeit.« anstiller en Sammenligning mellem Englands og Tysklands Ind- og Udførsel nu og for tyve Aar siden. Denne ser regnet i Millioner Mark saaledes ud:

	1892	1912	1892	1912
	Indførsel		Udførsel	
England	7,342	12,914	4,642	9,944
Tyskland	4,019	10,292	2,954	8,889

Storbritanniens Overvægt belø sig altsaa, hvad Indførslen angaar, i 1892 til 3,323 Mill. Mark, i 1912 til 2,622, og hvad Udførslen angaar til 1,688 Mill. Mark i 1892 og 1055 Mill. Mark i 1912.

Tyskland er altsaa faktisk i Løbet af de tyve Aar rykket England nærmere paa Livet. Men ser man disse Tal i Belysning af de to Landes Folkemængde, bliver Resultatet et andet. I Løbet af den samme Periode er Storbritanniens Befolkning kun vokset fra 38 til 45,5 Millioner, Tysklands derimod fra 50 til c. 66 Millioner, og Udførslen pr. Indbygger er altsaa steget fra 146 til 207 Mark i England, fra 68 til 126 Mark i Tyskland.

Ser man paa de to Staters procentvise Andel i Verdenshandelen faar man som Resultat:

	1912	1906	1911
	pCt.	pCt.	pCt.
Tyskland	11,4	12,5	12,0
England	18,7	17,5	16,6

For De forenede Staters Vedkommende har den procentvise Andel holdt sig mellem 10 og 9 pCt. Det viser sig saaledes, at de store Handelsstater ikke er i Stand

til at holde de mindre Stater og Smaastaterne Stangen i Verdenshandelen. Tværtimod de sidste formaar endogsaa at erobre Markeder fra Verdensstaterne.

Storbritanniens Andel i de evropæiske Fastlandsmagters samlede Indførsel er i de sidste ti Aar stadig gaaet tilbage, saaledes med 3,1 pCt. hvad Omsætningen med Frankrig angaar, med 10 pCt. for Omsætningen med Rusland og med 3,2 pCt. for Omsætningen med Tyskland. Omvendt er Tysklands Vareudveksling med Naboerne paa Fastlandet steget stærkt, baade absolut og i Forhold til den samlede Handel: For Aarene 1908—12 f. Eks. med 54 pCt. for Udførslen til Rusland og med 49 pCt. for Indførslen derfra.

Det er altsaa en uomstødelig Kendsgerning, at Tyskland i Omsætningen med det evropæiske Fastland langt har overfløjet den britiske Konkurrence overallt, men paa den anden Side har Storbritannien holdt Stillingen i den oversøiske Handel, trods alle Tyskernes Anstrængelser. Tysklands meget omtalte sejrige Løbebane paa det handelspolitiske Omraade har altsaa sit Grundlag i Land-, og ikke i Søhandelen.

Med andre Ord: Hvert af de to Lande har sit specielle Afsætnings- og Arbejdsomraade. For Tyskland er det Evropa, for Storbritannien de britiske Kolonier rundt om paa Kloden, Asien og den ny Verden.

Norges Handelsflaade 1913. Fra det norske Utenriksdepartement har vi modtaget »Norges Handelsflaade 1913«, udarbejdet af Sjøfartskontoret, indeholdende en alfabetisk Fortegnelse over samtlige registrerede norske Fartøjer, med Tillægsfortegnelse over ikke registreringspligtige Fartøjer med Passagercertificat (ført a jour til 1. Juni 1913), Sjøfartskontorets Aarsberetning med Bilag og Sjøfarts-Kalender. Det fremgaar af Bogens første Afsnit, at Norges registrerede Handelsflaade den 31. December 1912 bestod af 3,315 Skibe, med 2,496,282 Brutto- og 1,721,500 Netto Reg.-Tons. Handelsflaadens samlede Værdi er opgjort til 346,8 Millioner Kroner, hvilket er c. 26 Millioner mere end det foregaaende Aar. Dens Besætning udgjorde ved Slutningen af 1912 — 39,768 Mand, hvortil kommer 5,663 Fiskere og Fangstmænd, samt 252 mandlige og 767 kvindelige Restauratører, Kokke og Tjenere; tilsammen 45,683 Mænd og 767 Kvinder. Bogens andet Afsnit omfatter Sjøfartskontorets Aarsberetning med Bilag, og dens tredje Afsnit Sjøfarts-Kalender med Fortegnelse over offentlige og private Søfartsinstitutioner med deres Personale, med Adresser og vejledende Oplysninger.

Kjøbenhavns Frihavn. Bestyrelsen for Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab har med Ministeriet for offentlige Arbejders Sanktion fra 1. Oktober d. A. ansat Kaptajn i Marinen, I. G. Bergsøe som Driftsleder for Selskabet.

Nautisk Almanak for Aaret 1914. Fra G. E. C. Gads Forlag har vi modtaget Nautisk Almanak for Aaret 1914, udgivet af Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. J. Bildsøe, 24. Aargang.

Skibsregistreringsbureauet. Under 17. September har Ministeriet for Handel og Søfart beskikket Cand. jur. H. P. H. Schmidt til fra 15. d. M. at være retskyndig Assistent i Registrerings- og Skibsbemandings-Bureauet.

Engelsk Søretsdom.

Den 18. Februar d. A. anlagde Sharpness New Docks and Gloucester and Birmingham Canal Navigation Company Sag mod Dampskibsselskabet af 1896, Kjøbenhavn, og Roberts & Cooper Ltd. til Betaling af Renter og Omkostninger ved en Ladning Tømmer bragt fra Memel i Damperen »Skodsborg« og losset og stablet i Sharpness og tillige for at faa en Erklæring for, at det var berettiget til at beslaglægge Godset til Betaling af disse Renter og Omkostninger.

Sagen var først anlagt mod Skibsrederfirmaet til Betaling af £ 105 for udført Stuverarbejde og mod Ladningsejerne for at faa Bekræftelse paa, at de havde Krav paa Godset for dette Beløb. Denne Sag er imidlertid forlængst afgjort ved Betaling af det nævnte Beløb. Dokkompagniet gør nu gældende, at Rederne landsatte Godset under The Merchant Shipping Act, og som Følge deraf er de skyldig £ 309 med Renter og Omkostninger og Ladningsejernes Varer hefter for denne Sum. De Indstævnte hævder, at de skylder Kompagniet en mindre Sum end den fordrede paa Basis af Takster for Losningen, som de var bleven enige om. De paastaar yderligere, at for denne mindre Sum er Kompagniet bunden til — hvad det endnu ikke har gjort; at indlade Godset i Jernbanevogn eller Lægter. De kræver yderligere Erstatning for Brud paa en Overenskomst om, at Kompagniet skulde losse Skibet med 400 loads pr. Dag.

Den 21. Maj blev der afsagt Dom i Sagen. Ladningsejerne, der er Mineejere i Staffordshire, havde købt noget Tømmer, som skulde indskibes i Königsberg eller Memel, og de henvendte sig derfor til Dokkompagniet med Forespørgsel om dets Priser. De beskrev Tømret som værende rundt Minetømmer fra Memel og opgav dets Dimensioner. Paa nærmere Forespørgsel erklærede Ladningsejerne, at det nærmest var lig med »Norway poles«. Herpaa svarede Dokkompagniet, at det skulde have 2 sh 3 d. pr. load for at tage Ladningen fra Rælingen, stable og atter levere til Vogn. For Arbejdet om Bord med at bringe Tømret til Rælingen, altsaa Stuverarbejdet, forlangte de 6 d. pr. load, idet Ladningsejerne sagde, at de vilde sikre dem dette Arbejde ved Certepartiet. Kompagniet garanterede at losse 400 loads pr. Arbejdsdag; Ladningen skulde tages fra Skibssiden for Befragternes Regning og Risiko. Paa disse Betingelser kom »Skodsborg« til Sharpness. Losningen blev paa Grund af Uoverensstemmelse mellem Ladningsejerne og Sælgerne af Lasten forsinket, den 8. November paabegyndtes Losningen imidlertid, men ikke efter direkte Ordre fra Ladningsejerne, men efter Ordre fra Rederne for at sikre dem deres Ret efter Merchant Shipping Act. Med Hensyn til Betalingen for Losningen henholdt Kompagniet sig dels til Rederne dels til deres Krav paa Godset i Følge ovennævnte Lov. Losningen skred kun langsomt frem, da Kompagniet fandt Tømret tungere end beregnet.

Dommeren fandt, at Kompagniet havde samtykket i at losse en Ladning Tømmer lig »Norway poles«, med 400 loads pr. Dag, at gøre Stuverarbejdet til en Takst af 6 d. pr. load og at tage Lasten fra Rælingen til en Takst af 2 sh. 3 d. Ladningen var som beskrevet. Dokkompagniet havde beregnet Losningsomkostningerne fejlagtigt, og skønt den Sum, de nu fordrede for Arbejdet, var rimelig, kunde det ikke paalægges Rederne at betale nogen anden Takst end den aftalte, naar Kompagniet som det fremgik af Sagen havde paataget sig det for en saadan Pris. Kompagniet har derfor kun Krav paa £ 105 hos Rederne, for Losningen er de berettiget til en Godtgørelse af 2 sh. 3 d. pr. load og ¼ d. pr. load pr. Uge i Renter, men maa for denne Sum atter indlade Varerne i Vogn eller Lægter.

Rederiet fik tilkendt en Liggedagsgodtgørelse af 30 £ pr. Dag og denne Sags Omkostninger.

(»Shipp. Gaz.«)

Lodstvang paa Themsen.

I Tilslutning til en tidligere Meddelelse i »Dansk Søfartstidende« for 11. d. M. skal man efter senere Oplysninger, der yvilligst er tilstillet »Dansk Sejlskibsrederiforening« af Det kgl. danske Generalkonsulat i London, meddele følgende, dels angaaende den almindelige Lodslovgivning, dels angaaende Lodstvangen paa Themsen.

Den ny engelske Lodslov gælder for »the United Kingdom« og Isle of Man, og angaar saavel engelske som fremmede Skibe. Loven benævnes som »Pilotage Act, 1913« og indeholder bl. a. følgende almindelige Bestemmelser, som her gengives i Oversættelse.

Afsnit 11 — (1). Ethvert Skib (andre end et undtaget Skib), der navigerer i et Lodsdistrikt, hvor der er Lodstvang, med det Formaal enten at gaa ind i eller forlade eller gøre Brug af en Havn i Distriktet, og ethvert Skib, der fører Passagerer (andre end et undtaget Skib) naar det navigerer med det af de foran nævnte Formaal i noget Lodsdistrikt (enten der er Lodstvang i dette Distrikt eller ej) skal enten være:

- a) under Losning af en i Distriktet »licensed« (med Lodslicens) Lods eller
- b) under Lodsning af en Fører eller Styrmand med Lodslicens for vedkommende Distrikt og som er bona fide Fører eller Styrmand paa Skibet.

(2). Hvis noget Skib (andet end et undtaget Skib) under Omstændigheder, hvor der under dette Afsnit er Lodstvang, ikke er under Lodstvang, som paabudt i Afsnittet, efter at en i Distriktet »licensed« Lods har tilbudt sin Tjeneste, skal Skibets Fører være ifaldet en Bøde for hver saadan Forseelse ikke overstigende det dobbelte Beløb af de Lodspenge; der kunde forlanges for Lodsningen af Skibet.

(3). For Øjemedet med dette Afsnit er følgende Skibe »undtagne Skibe« (jfr. dette Udtryk ovenfor):

- a) Skibe tilhørende Regeringen,
- b) Lystfartøjer,
- c) Fiskerfartøjer,
- d) Færger (Ferry boats) naar de som saadanne udelukkende farer indenfor en Havne-Autoritets Grænser.
- e) Skibe af under 50 Brutto-Tons.
- f) Skibe, der ved Særlove (»byelaws«), som forudsat i dette Afsnit nedenfor er fritaget (exempted) for Lodstvang.

(4) En Lodsautoritet kan i sit Distrikt i Henhold til denne Act fritage følgende Klasser af Skibe, hvis de ikke fører Passagerer, for Lodstvang op til en saadan Brutto-Tonnage, som i hvert Tilfælde bliver fastsat ved »byelaw«, det vil sige:

(I) Skibe i Kystfart (coastwise),

(Det synes ikke, at der i den engelske Lovgivning findes nogen Definition af dette Udtryk, men det maa vistnok antages at betyde Fart fra en Havn i United Kingdom til en anden).

(II) Skibe i Hjemmefart (Home trade), der farer anderledes end »coastwise«,

(I Følge Merchant Shipping Act 1894 defineres »Home trade« saaledes: »Home trade ship« indbefatter ethvert Skib, der farer eller gaar indenfor følgende Grænser, det vil sige: United Kingdom, Kanaløerne, Isle of Man og Kontinentet mellem Elben og Brest begge medregnet).

Til den under Pkt. 4 nævnte Fritagelse for Lodstvang er dog knyttet følgende Betingelse:

(5) Et Skib, som sædvanlig (habitually) farer til eller fra nogen Havn eller Havne udenfor de bri-

liske Øer skal ikke blive antaget som færende »coastwise«, og et Skib, som sædvanlig farer til eller fra nogen Havn udenfor Grænserne for »Home trade« skal ikke blive antaget for et »Home trade« Skib, fordi det i Øjeblikket er paa en Rejse (by reason only that she is for the time being engaged), mellem Havne paa de britiske Øer eller indenfor »Home trade« Grænserne, som Tilfældet maatte være.

I Henhold til den Lods-Autoriteterne givne Bemyndigelse til at udstede »byelaws«, er der for Londons Lodsdistrikt udstedt følgende

Bye - Law.

1. Skibe af følgende Klasser er fritaget for Lodstvang i Distriktet, naar de ikke fører Passagerer:

(I) Skibe af under 3,500 Brutto-Tons, der farer »coastwise«,

(II) »Home trade« Skibe af under 3,500 Brutto-Tons færende anderledes end »coastwise« (jfr. Betingelsen under (5) for disse Fritagelser).

(III) Skibe af under 1,500 Brutto-Tons, hvis sædvanlige Sejlads ikke gaar udenfor Søgrænserne for nogen Havne-Autoritet indenfor Distriktet, saalænge de navigerer indenfor disse Grænser.

2. Et Skib skal, medens det flyttes i den Hensigt at skifte fra en »mooring« til en anden eller for at gaa ind eller ud af nogen Dok i den Del af Distriktet, der ligger mellem London Bridge og Gravesend, ikke anses som navigerende i Distriktet og skal som Følge deraf være fritaget for Lodstvang. Denne Fritagelse skal ikke finde Anvendelse paa Skibe, der mellem Barking Creek og Gravesend flyttes en Distance af over to nautiske Mil (nautical miles).

3. Den Rate, som alle Skibe skal betale Trinity Home Lodserne for Lodstning ind eller ud af Folkstone Harbour skal være to Shillings (2 s.) pr. Fod Netto af Skibets Dybgaaende.

4. Denne »byelaw« skal træde i Kraft den 1ste September 1913.

Endvidere er der udstedt en »Pilotage Order« for London Lodsdistrikt, hvoraf følgende skal gengives:

1. — (1) De Lodsdistrikter, der hidtil er kendt som Londons Lodsdistrikt og English Channel Distrikt, skal forenes til et Distrikt under Navn af London Lodsdistrikt.

(2) Grænserne for London Lodsdistrikt skal være saaledes: Themsen og Medway saa højt op som London Bridge og Rochester Bridge henholdsvis, Søen og Løbene ledende dertil eller derfra, saa langt som fra Selsey Bill mod Syd og Vest og Orfordness mod Nord og Øst og indenfor en tænkt Linie draget mellem følgende Punkter: fra Selsey Bill til et Punkt tre miles i retv. Syd fra Owers Fyrskib, derfra til tre miles i retv. Syd fra Royal Sovereigns Fyrskib, derfra til tre miles i retv. Sydøst fra Varne Fyrskib, derfra til tre miles i retv. Øst fra East Goodwin Fyrskib, derfra til tre miles i retv. Øst fra Kentish Knock Fyrskib, derfra til tre miles i retv. Øst fra Long Sand Fyrskib, derfra til tre miles i retv. Øst fra Shipwash Fyrskib og derfra til Orfordness.

Herfra undtages imidlertid enhver lukket Dok, »lock«, eller andet lukket Omraade indenfor de foran nævnte Grænser og ethvert Areal indenfor disse Grænser, som danner Del af noget Trinity House Udhavn Distrikt eller af nogen andre Lods-Autoriteters Distrikt (foras part of any Trinity House outport district or the district of any other pilotage authority).

2. Lods-Autoriteterne for London Lodsdistrikt er Trinity House.

3. Der skal være Lodstvang i hele London Lodsdistrikt med Undtagelse af den Del af Distriktet, der ligger Vest for Dungeness.

5. Trinity House skal ikke give nogen Lods Certificat til at lodse baade ovenfor og nedenfor Gravesend.

I Pilotage Act, 1913 gives endvidere i Afsnit 17 og 23 Regler for Udlændinges Erhvervelse af Lods-certificater og de Rederes Tilskud til Lods-fonden, hvis Førere eller Styrmand er i Besiddelse af Lods-certificat.

Afsnit 24 omhandler Admiralitetets Ret til at inddrage disse Certificater, naar »public safety« kræver det. Endelig skal gengives:

Afsnit 30. (4) Hvis Føreren af et Skib med Vildende og Vilje indenfor noget Lodsdistrikt antager eller vedbliver at antage en for Distriktet ikke-»licensed« Lods til at lodse Skibet, efter at en for Distriktet »licensed« Lods har tilbudt sin Tjeneste, eller i Tilfælde, hvor det gælder et udgaaende Skib, ikke har gjort rimelige Skridt (Bevisbyrden herfor paahviler Føreren) til at faa en »licensed« Lods, skal han for hver saadan Lovovertrædelse ifalde en Bøde ikke overstigende £ 50.

(5) Hvis nogen Person andre end Føreren eller en Sømand, der bona fide er en af Skibets Mandskab, opholder sig paa Skibets Kommandobro eller noget andet Sted (enten om Bord paa Skibet eller andet Sted), fra hvilket Skibet navigeres, skal denne Person for Formaalet med dette Afsnit antages at lodse Skibet, med mindre det modsatte bevises.

32. (2) Et Skib under Navigering indenfor nogen lukket Dok, »lock« eller andet lukket Omraade skal, trods noget i denne Act, antages at navigere i et Distrikt, i hvilket der ikke er Lodstvang.

41. (1) Naar et Skib navigeres i et Lodsdistrikt og har om Bord en for Distriktet »licensed« Lods eller en Fører eller Styrmand, der har Lods-certificat for Distriktet, skal Skibets Fører sørge for, at et Lodsflag bliver hejst, og hvis han undlader dette uden rimelig Grund, skal han for hver saadan Lovovertrædelse ifalde en Bøde ikke overstigende £ 50.

42. Et Lodsflag eller et Flag, der ligner et Lodsflag saa meget, at det sandsynligvis kan vildlede, maa ikke vises fra noget Skib eller Baad, som ikke har en »licensed« Lods eller Fører eller Styrmand med Lods-certificat om Bord, og hvis noget saadant Flag vises paa noget saadant Skib eller Baad, skal Føreren af Skibet, med mindre han i Tilfældet med Visningen af et Flag, der sandsynligvis kan vildlede, beviser, at han ikke havde til Hensigt at vildlede, for hver saadan Lovovertrædelse ifalde en Bøde ikke overstigende £ 50.

43. (1) Føreren af et Skib (andre end et undtaget Skib) skal, naar han navigerer under Forhold, hvor der er Lodstvang, i Følge denne Act, vise Signal efter Lods og vedblive at vise Signalet, indtil en licensed Lods kommer om Bord.

(2) Føreren af et Skib, der lodses i et Lodsdistrikt af en Lods, som ikke er »licensed« for Distriktet, skal, hvad enten der er Lodstvang eller ej, vise Signal efter Lods og vedblive at vise Signalet, indtil en »licensed« Lods kommer om Bord.

(3) Hvis Føreren af noget Skib undlader at efterkomme dette Afsnit, skal han for hver saadan Lovovertrædelse ifalde en Bøde ikke overstigende £ 20.

Svendborg, den 23. September 1913.

C. Minor Rasmussen.

Finanslovsforslaget for 1914—1915.

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1914 til den 31. Marts 1915 hidsættes nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

§ 16: Ministeriet for Handel og Søfart.

A. Ordentlige Udgifter.

I. Centralbestyrelsen.

A. Ministeriets Embedsmænd:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1. Lønninger:	Kr. Ø.	
a. Embeds- og Bestillingsmænd	36,891.67	
b. Ekspeditionssekretærhonorarer	1,200.00	
Herunder 600 Kr. til den tjenestegørende Ministersekretær.		
c. Medhjælp (anslaaet) ...	1,900.00	
		39,991.67
2. Ministerielle og Kontorholdsudgifter .	31,000.00	
Herunder Honorar 200 Kr.		
3. Til Bestridelse af Udgifter ved Rejser i Udlandet, foretaget af Tjenestemænd, ansat under Ministeriet for Handel og Søfart (anslaaet)	2,000.00	
		72,991.67
B. Understøttelser under Ministeriet for Handel og Søfart.		
1. Det faste Beløb	1,000.00	
2. Det midlertidige Beløb	1,850.00	
		2,850.00
I alt		75,841.67

III. Foranstaltninger vedrørende Søværnet.

A. Navigationsværnet:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1. Eksamenskommissionen (anslaaet):	Kr. Ø.	
a. Lønninger:	Kr. Ø.	
1. Navigationsdirektøren .	6,800.00	
2. Honorarer til Meddommere	4,500.00	
b. Dagpenge og Rejseudgifter	5,500.00	
c. Andre Udgifter	1,500.00	
Herunder Honorar 300 Kr.		
		18,300.00
2. Tilskud til de godkendte Navigations-skoler,	25,500.00	
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater	3,000.00	
4. Ekstraordinært: Anskaffelse af Lærebøger	2,000.00	
5. Understøttelser:	Kr. Ø.	
a. Rejseunderstøttelser m. v.	2,500.00	
Herunder Honorar 600 Kr.		
b. Understøttelse af værdige og trængende Elever	40,000.00	
c. Understøttelse til fhv. Navigationslærere	6,900.00	
		49,400.00
		98,200.00
B. Eksaminer for Maskinister:		
1. Eksamens- og Bedømmelseskommissioner:	Kr. Ø.	
a. Lønninger:	Kr. Ø.	
1. Direktøren for Maskinistundervisningen ...	6,800.00	
2. Eksaminatorer og Meddommere (anslaaet) .	13,300.00	
b. Dagpenge og Rejseudgifter (anslaaet)	800.00	
c. Andre Udgifter (anslaaet)	11,700.00	
Herunder Honorar 300 Kr.		
		32,600.00
2. Tilskud til de godkendte Maskinistkursus m. m.	11,100.00	
3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler m. m.	3,400.00	
4. Elevunderstøttelser til:	Kr. Ø.	
a. uformuende Maskinister (anslaaet)	40,000.00	
b. uformuende Maskinpassere og Motorpassere (anslaaet)	2,500.00	
		42,500.00
		89,600.00
C. Skoleskibet for vordende Søværnet »Georg Stage«	10,000.00	
D. Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet:		
1. Lønninger til Embedsmænd	15,833.33	
2. Kontorhold	10,520.00	
3. Registreringskontorerne	10,200.00	
4. Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingsværnet, herunder Udgifter ved		

Indregistreringen m. m. af Fiskerfartøjer og Stensfiskerfartøjer	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Herunder Honorar 740 Kr.	17,600.00	
E. Andre Udgifter ved Søværnet:		54,153.33
1. Mønstringsværnet:		
a. Til Mønstringsbestyreren i København for Udførelsen af de i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhøringsagenter m. m. ommeldte Forretninger for Københavns Vedkommende:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1. Honorar	2,016.00	
2. Kontorholdsvederlag	8,575.00	
		10,591.00
b. Vederlag i Henhold til Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 9 til forskellige Mønstringsbestyrere udenfor København	1,822.00	
c. Andre Udgifter vedrørende Forhøringsværnet (anslaaet)	200.00	
		12,613.00
2. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.:	Kr.	
a. Honorar til Ministeriets Konsulent i Sager angaaende Dampskibstilsynet	1,050	
b. Dagpenge og Rejseudgifter...	7,450	
c. Andre Udgifter	1,500	
		10,000.00
3. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 131 af 29. April 1913 om Tilsyn med Sejlskibe (anslaaet):	Kr.	
a. Honorarer	6,500	
b. Dagpenge og Rejseudgifter...	5,500	
c. Andre Udgifter	3,000	
		15,000.00
4. Honorar til Bestyreren af Prøvekammeret for Skibsløys og Kompasser for Udførelse af Prøver m. m. i Henhold til Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 § 5 og Lov Nr. 131 af 29. April 1913 § 5, den Ministeriet for Handel og Søfart paahvilende Halvdel	2,000.00	
5. Udgifter i Henhold til midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie (anslaaet):	Kr.	
a. Honorarer	3,500	
b. Rejseudgifter	500	
c. Andre Udgifter	500	
		4,500.00
6. Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed, indtil	4,000.00	
7. Til Trykning og Indbinding af den i Sølovens § 35 ommeldte Skibsdagbog og Maskindagbog (anslaaet)	3,000.00	
8. Udgifter i Henhold til den i Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 § 19 paabudte Ansættelse til Hestekraft af Maskiner i danske Dampskibe (anslaaet)	500.00	
9. Udarbejdelse af Søulykkestatistikken i Henhold til Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 12 (anslaaet)	3,300.00	
Herunder Honorar 1,100 Kr.		
10. Understøttelser til Søfolk, der søger Undervisning udenfor Navigations-skoler	2,200.00	
11. Til Udgivelsen af en ny Udgave af »Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Haudelsskibe« (anslaaet)	6,000.00	
		63,113.00
I alt		315,066.33

B. Overordentlige Udgifter.

	Kr. Ø.
1. Tilskud til »Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne«, 5te Del af et 5-aarigt Bidrag	1,000.00
3. Driftstilskud til Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«, 3die Del af et 3-aarigt Bidrag paa 25,000 Kr. aarlig	25,000.00
6. Driftstilskud til »Centralundervisningsanstalten i Radiotelegraf« som 2den Del af en 3-aarig Bevilling paa indtil 4,000 Kr. aarlig	4,000.00
I alt	30,000.00

(Fortsættes.)

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der ikke indtraadt større Forandringer udover, at River Plate flovede yderligere af, saa at Raten for Korn pr. prompt gik ned til c. 14/9 O. C. fra San Lorenzo Grænsen. Selv til denne Fragt er Ladning knap, og flere Baade sluttedes for Quebracho Træ. Denne Flovhed gavner selvfølgelig ikke U. S. Markedet, som fremdeles maa betegnes som ret mat for de nærmeste Uger, men der noteres dog ikke saa faa Laster, for hvilke Befragterne søger at komme billigt an. Østen er temmelig stille, men Raterne er hævede. Iøvrigt har Opmærksomheden igen været koncentreret om Sortehavet og Azow, som i Ugens Løb vedblev at fragte overordentlig livligt, og det er et Bevis paa Markedets Stabilitet, at Raterne kun er gaaet en Ubetydelighed tilbage. — Samtidig skal det bemærkes, at Kulfragterne til Middelhavet etc. i hvert Fald ikke er lavere end sidst. Ad Østersøen til er Kulfragterne gennemgaaende lidt højere, men Returnemarkedet skuffer desværre noget. Det synes at tynde lidt ud i Trælasterne, og hvad Korntilførslerne til de russiske Udskeibningshavne angaar, da er de for Øjeblikket kun smaa, hvilket ret naturligt øver sin Indflydelse paa Markedet, men der siges at være en Del undervejs til de forskellige Udskeibningshavne, og forhaabentlig bliver Oktober tilfredsstillende. Strejken i Riga er nu endelig forbi, og der ventes herefter en livlig Eksport derfra. I Ugens Løb betaltes bl. a. som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Erts Port Pirie 31/ Antwerpen, Oktober. Ris Saigon 29/6 Bordeaux, Havre eller Nantes (én Havn), Rangoon 26/3 basis én Havn U. K. eller Kontinentet, 27/ to Havne, begge pr. Oktober. Bangkok eller Kohsichang 28/ U. K. eller Kontinentet (O. C.), 30/ for Mel, 3 d. mindre til Weseren, 6 d. mindre Holland, Oktober. Kalkutta/U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) 23/9 Dødvæglbasis én Havn, 24/6 to Havne »net terms«, 10. Oktober—10. November. Kurrachee/Manchester eller Liverpool 19/ én Lossehavn, 19/6 begge Løsehavne, »net terms«, September, 18/6 U. K. eller Kontinentet, en udsøgt Havn, 19/ to Havne, 1.—15. Oktober. — Paa Dødvæglbasis betaltes fra Bombay 24/ til Hull og Antwerpen, Oktober. Erts Bombay/Barrow 21/3, Oktober.

Sortehavet etc. Korn (store Baade). Kherson, Nikolajeff eller Odessa 12/ à 12/1½ Rotterdam, 12/6 à 12/7½ Weseren eller Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt, c. 11/9 Basis Rotterdam pr. 1.—15. Oktober, 11/6 pr. 15.—31. Oktober, mindre Baade 14/ N. C. eller »any«, 14/6 Hamburg, 1.—25. Oktober. Til Bergen/Kristiania Range 15/ én Lossehavn, 1.—20. Oktober, (4,500). Sulina 11/9 L. H. A. R., 12/3 Hamburg, 10.—31. Oktober, (6,000), 16/ Kjøbenhavn/Kristiania Range, 16/3 to Lossehavne, 16/6 tre Lossehavne, Annulering 29, September (5,200), mindre Baade 14/6 N. C. eller »any«, 15/ Hamburg. Fra Azow 12/9 Rotterdam, 13/3 Hamburg, prompt, Marseilles eller St. Louis du Rhone Fres. 13.25 én Havn, Fres. 13.50 begge Havne (5,000); for mindre Baade betaltes 15/3 N. C., prompt, 15/ N. C. eller »any«, 15/6 Hamburg, 20. Oktober—10. November. Donauen 13/ Rotterdam eller Antwerpen, 20. September—10. Oktober. Erts Poli 14/ Rotterdam, 15/ Middlesbro (4,400—5,000), 1.—15. Oktober.

Middelhavet. Korn etc. Smyrna 15/ London eller Leith, 14/6 Hull, 1.—15. Oktober. Bomuldsfra Aleksandria 11/ Hull, September. Erts Fres. 11.50 Kartagena/Antwerpen, 9/3 Bizerta/Middlesbro. 8/6 La Goulette/Glasgow, 6/3 Hornillo Bay/Cardiff, alle med fri Despatch. Benisaf/Middlesbro 9/6 »full terms«, (4,000). — Fosfat 9/6 Tunis/Ghent (2,600 med 1,000—1,000), 9/9 Slax/London (4,000). Erts Bilbao 4/7½ Cardiff, 5/3 Rotterdam, 5/4½ Newport eller Glasgow.

Nordamerika. Korn Montreal 2/6 Avonmouth eller Rotterdam, anden udsøgt Havn 2/7½, September. Baltimore 3/3 Bayonne, Oktober. Petroleum New York 25 Cents River Plate, November, 28½ Cents fire Havne Australien, 15. November—15. December. New York eller Filadelfia 26 Cents én Havn Nordkina, 26½ Cents to Havne, Januar—Februar. — Bomuld etc. Wilmington/Liverpool eller Bremen 30/, September—Oktober, Oplion Savannah 32/6. — Kul Norfolk/Neapel 12/, Oktober (6,000 Tons med 700 Tons daglig Losning). Tømmer fra Golfen 105/ Holland og Tynen, 115/ Hull eller Tynen, 117/6 begge Havne, Oktober. Timecharter 5/ à 5/6 Dødvægt for større Baade, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 14/3 à 14/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), prompt, c. 15/ primo Oktober Quebracho Træ fra Santa Fe 21/ à 22/ til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), 23/ Rendsborg direkte, alle pr. September—Oktober.

Østersøen. Korn fra Petersborg 1/4½ à 1/5¼. Hvedebasis Rotterdam, 1/6 à 1/6¾ London, mindre Baade 1/9 à 1/10½ Østkyst Kulhavn, Mk. 17—18 pr. 2,000 Ko. Rug til Danmark. Kortprops 34/ til Østkyst Kulhavn, Pulpwood 31/ Sydnorge, Fres. 42 Terneuzen. I Riga er Strejken nu endelig forbi, og der noteres 27/ D. B. Granemouth, 45/ Cork, Hfl. 15 D. B. B. Amsterdam, Fres. 37 Antwerpen, 41 Rouen, 52 D. B. Bordeaux. Fra Libau noteres 1'0¾ Havrebasis Hull eller Rotterdam, 1/4½ Dunkerque, 1/6¾ à 1/7½ Rouen. Fra Botten blev bl. a. betalt 43/ pr. indtagen Favn Kortprops fra Finland (middle Zone) til Swansea, 33/6 D. B. B. Åbo/London (450), 37/6 Söderhamn/Cardiff (600), 35/ Haparanda (to Pladser)/London, Fres. 47½ Nystad/Ostende (425). — Sveller 12/6 Memel/Birkenhead.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/ à 6/1½ Kronstadt eller Petersborg, 5/6 Reval, 5/9 Nykjøbing F. (1,300), 6/ Nakskov (1,150), 4/ à 4/3 Hamburg, 7/3 Nantes (2,300), 9/9 Genua, 9/3 Piræus eller Syra, 10/9 Venedig, 9/1½ Aleksandria. Fra Humberen c. 6/ Kronstadt, 5/9 Riga, 5/6 Stettin (2,300), 8/ Bilbao (1,750), 9/9 à 10/ Odessa. Nikolajeff eller Theodosia. Fra Firth of Forth 6/1½ Kronstadt, 6/ Lübeck (2,000), 6/ à 6/1½ god dansk Havn (1,400—1,800), 7/6 Skelskjør (700), 5/1½ à 6/ Kiel, 11/ Nizza (1,700), 13/ Mentona (1,450). Fra Cardiff, Barry eller Newport 7/6 Kronstadt (2,400), 7/3 Lisabon, 9/ Cadiz (2,600 Tons med 250 Tons daglig Losning), 8/3 Gibraltar, 9/3 Genua, 11/ à 11/3 Venedig eller Ancona, 12/ Galatz/Braila, 9/4½ Port Said, 11/9 Aden, 9/4½ Madeira, 21/3 à 21/9 River Plate, 20/ à 20/3 Monte Video.

Skrevet den 23. September 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverrig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet betydelig mattere fra de fleste Lande end sidste Indberetning. Bottenhavene, Østersøen, Sverig og Norge har betydelig færre Laster Vest efter, som i Forbindelse med den stigende Assurancepræmie medfører lavere Tilbud. Rusland, Tyskland og Østnorge har kun faa Laster, medens Danmark har Anvendelse for Tonnage for Kornlaster til uforandrede Rater.

Udsigterne for den nærmeste Fremtid er saaledes matte med Undtagelse af Laster til London, men paa Grund af Lødstvangen, der medfører en Udgift af c. 2/6 pr. Stdr. for en 100 Stdr. Sejler, er Rederne tilbøjelige til at slutte for disse Havne. Af Returner Vest fra er Markedet ogsaa lidt mattere med færre Kullaster samt Mangel paa Clay- og Foderstoffer. Kulfragter til danske og norske Havne er 9 à 10 £ pr. Keel.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland i Øjeblikket meget stille. Som meddelt i forrige Beretning optager hverken Königsberg eller Danzig Tonnage paa Forhaand, og Stralsund, Greifswald, Rostock har Behovet dækket for denne Maaned og noterer kun pr. Oktober til uforandrede Rater; Stettin er uforandret fast; og meddeles om Havnearbejder-Strejke derfra, men hvorvidt den vil berøre Sejlertrafikken er os ikke bekendt; Lübeck vil i saa Fald utvivlsomt profitere deraf. I øvrigt noterer Lübeck til Danmark og Sverig stadig omkring 4 M. Sverig er væsentlig mattere; Lysekil tilraader saaledes ikke at sende fragsøgende dertil, men at slutte forinden; Sydsværig er bedre, men dog med færre Ladninger end hidtil. Danmark er for Provinserne lige mat; Bygforretningen ligger paa Grund af meget lave Priser næsten stille; kun enkelte Ladninger til Norge er fra Tid til anden i Markedet; bl. a. sluttedes til Kristiania 6½ Kr. Kjøbenhavn, hvor der lige i disse Dage er forholdsvis faa Skibe, sluttede for Hvede til Åhus 14 Øre, Trelleborg 13 Øre fra ventende Dampere. Ud over disse Hvedeomladninger er der ellers ikke meget fremme.

Havarier og Forlis.

Hans, 3/m. Skonnert af Marstal, der, som tidligere meddelt, skulde slæbes fra Rio de Janeiro i havareret Stand til Evropa, er nu ankommet til Bestemmelsesstedet Altona, hvor Ladningen losses. Derefter skal Skonnerten slæbes til sit Hjemsted for Reparation.

Trio, Barkskip af Oscarshamn, paa Rejsen fra Odense til Viborg, grundstød paa Sjællands Odde, er bragt flot af Bjergningsdampere »Helsingør« og efter foreløbig Tætning bugseret til Kjøbenhavn for Reparation i Gl. Dok.

Anna, Skonnert af Slite (Gotland), kom den 17. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Hjemstedet, paa Grund paa Sydspidsen af Amager; Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Kjøbenhavn for Undersegelse.

Glacire, Jagt af Gilleleje, kom den 17. ds. paa Grund ved Viken. Skibet, der har en Ladning Jern inde, er løbet fuldt af Vand. Dampere »Bien« assisterede Jagten flot og ind til Helsingør.

John, Dpsk. af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Methil til Karrebæksminde med en Ladning Kul, er ankommet til sit Bestemmelsessted med Maskinskade.

Orion, Dpsk. af Helsingfors, er den 19. ds. blevet indslæbt til Kjøbenhavn med brækket Skrueraksel.

Luise, Dpsk. af Malmø, kom den 18. ds. paa Rejse fra Grimsby til Landskrona med en Ladning Kul, paa Grund paa Pillaken paa Hveen. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til dets Bestemmelsessted.

Norma, 3/m. Skonnert af Marstal, er kommet paa Grund ved Rhyll og maa losse af Lasten.

Lillian Drost, Dpsk. af Kjøbenhavn, har den 20. ds. ved Indsejling til Dokken i Methil faaet Stævnen brækket samt bøjet en Del Plader.



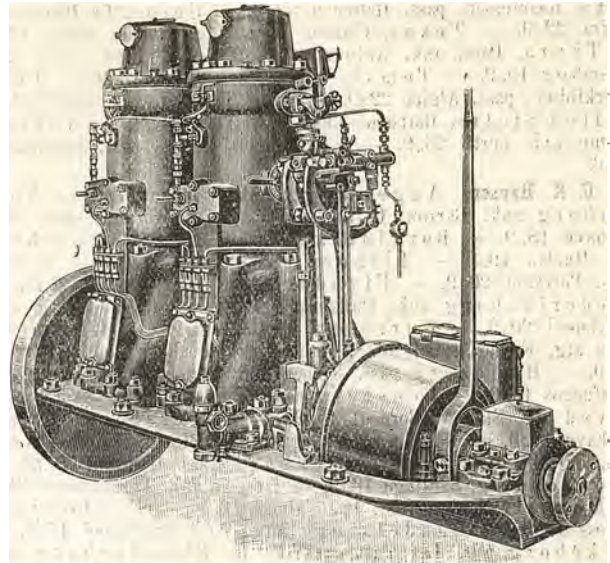
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

[Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. Pillau 21./9. — Alexandra, Nielsen, afg. Escobreda
22./9. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 20./9. — Anglo
Dane, Pape, ank. hertil 23./9. — A. N. Hansen, Sørensen, ank.
Petersborg 20./9. — Antwerpen, Madsen, afg. Smyrna 17./9. —
Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 12./9. — Arno, Fischer,
ank. hertil 19./9. — Aurora, Gommesen, afg. Oporto 19./9. —
Baron Stjernblad, Sørensen, afg. Petersborg 21./9. — Beira,
Mortensen, pass. Portland 19./9. — Bergenhus, Meyer, ank.
Trondhjem 22./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./9.
— Chr. Broberg, Larsen, ank. Antwerpen 17./9. — Christian
IX, Holm, ank. Pillau 22./9. — Charkow, Søeberg, pass. Bruns-
büttel 22./9. — Christianssund, Andresen, ank. hertil 21./9.
— Dagmar, Mueller, afg. Antwerpen 16./9. — Dania, Jørgensen,
ank. Boston 20./9. — Douro, Sørensen, ank. Lissabon 21./9. —
Ebro, Lunge, ank. Libau 19./9. — Esbjerg, Struive, ank. hertil
21./9. — Ficara, Munch, ank. hertil 22./9. — Florida, An-
dersen, afg. Newport News 22./9. — Garonne, Kromann, afg.
Kotka 22./9. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansund 20./9.
— Hengest, Jørgensen, ank. hertil 21./9. — Hjelm, Andersen,
ank. Danzig 19./9. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Djidjelli
23./9. — Jolantha, Kyllensbech, pass. Brunsbüttel 23./9. — Ka-
san, Mikkelsen, ank. Libau 18./9. — Kentucky, Andresen, afg.
Boston 19./9. — Kiew, Tomosen, pass. Holtenau 20./9. — Loire,
Craignou, ank. Petersborg 19./9. — Louise, Svan, ank. London
21./9. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. Boston 21./9. — L. P.
Holmblad, Svane, ank. Genua 21./9. — Minsk, Harder, ank.
Cardiff 21./9. — Morsø, Nellenau, pass. Brunsbüttel 23./9. —
Nicolai II, Petersen, afg. Cartagena 22./9. — Nordjylland,
Bidstrup, ank. Petersborg 17./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank.
Dunkerque 16./9. — Omsk, Jacobsen, pass. Holtenau 22./9. —
Oscar II, Hempel, ank. hertil 23./9. — Pennsylvania, Liss-
ner, ank. Kristiania 20./9. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 22./9.
— Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 17./9. — Romny, Bøgvad,
ank. Marseille 17./9. — Saga, Hansen, ank. Bordeaux 19./9. —

Saxo, Rasmussen, pass. Holtenau 22./9. — Seine, Le Dizes, afg. herfra 22./9. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 13./9. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 23./9. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 15./9. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 18./9. — Tula, Therkildsen, pass. Algier 22./9. — Tyr, Thaning, ank. hertil 21./9. United States, Gettsche, ank. New York 16./9. — Viking, Tramp, ank. hertil 23./9. — Virginia, Ørsted, pass. Dunnethead 21./9.

C. K. Hansen. Aggersborg, ank. Windau 17./9. — A malenborg ank. Barrow 19./9. — Brattingsborg ank. Kjøbenhavn 18./9. — Børglum afg. Cardiff 18./9. — Dansborg afg. Huelva 19./9. — Elsberg afg. Pernau 21./9. — Esrom pass. Portland 20./9. — Flynderborg ank. Windau 20./9. — Frederiksborg ank. Dunkerque 17./9. — Guldberg ank. Hartlepool 20./9. — Gurte pass. Portland 15./9. — Hammershus afg. Frederiksstad 26./8. — Harrildsborg ank. Barreiro 20./9. — Hundborg pass. Kjøbenhavn 19./9. — Jelling afg. Cienfuegos 15./9. — Jomsborg pass. Gibraltar 21./9. — Jungshoved afg. Stagen (Borneo) 15./9. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 18./9. — Kallundborg afg. Carlotorte 17./9. — Kalb ank. Cardiff 20./9. — Klampenborg pass. Quessant 16./9. — Kronborg afg. Santiago 16./9. — Lejre ank. Pernambuco 19./9. — Marselisborg pass. Las Palmas 13./9. — Næsborg ank. Boness 18./9. — Randelsborg ank. West Hartlepool 16./9. — Silkeborg afg. Las Palmas 17./9. — Skanderborg ank. Ulæborg 17./9. — Skodsborg afg. Kjøbenhavn 20./9. — Spigerborg afg. Antora 20./9. — Stegelborg ank. Memel 22./9. — Stjerneborg afg. Petersborg 21./9. — Søborg ank. Fiume 13./9. — Taarnborg pass. Kjøbenhavn 20./9. — Ulfborg afg. Huelva 15./9. — Uranienborg ank. Hull 21./9. — Vordingborg ank. London 20./9. — Ørkild afg. Petersborg 19./9.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Cardiff 16./9. til Kronstadt. — London, Bom, afg. Hull 19./9. til Immingham. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 21./9. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 22./9. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 19./9. — Wien, Boeck-Hansen, ank. London 15./9. — Roma, v. Thun, ank. Lübeck 21./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Petersborg 20./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Terneuzen 20./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 20./9. — Russ, Petersen, ank. Herringcove 7./9. — Vladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 18./9. til Terneuzen. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Newcastle 19./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Ayr 17./9. til Campbellton. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 18./9. til Terneuzen. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 10./9. til Plymouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Hull 19./9. — Nawa, Dahl, afg. Miramichi 21./9. til Range.

Det østasiatiske Kompagni. Samui afg. Port Said 14./9. hjemg. — Pangan afg. Port Said 21./9. hjemg. — Annam afg. Tarakan 20./9. hjemg. — Tranquebar afg. Sabang 17./9. hjemg. — Chumpon afg. Bushire 19./9. hjemg. — Kina afg. Belfast 20./9. hjemg. — Bintang ank. Singapore 21./9. hjemg. — Siam ank. Glasgow 23./9. hjemg. — Arabien ank. Portland Or. 7./9. hjemg. — Jutlandia pass. Ushant 23./9. hjemg. — Selandia pass. Gibraltar 19./9. udg. — Cathay pass. Perim 22./9. udg. — Bandon pass. Perim 23./9. udg. — Indien ank. Kobe 22./9. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 14./9. hjemg.

Vesterhavet. Johanne, Mikkelsen, afg. Barcelona 23./9. til Valencia. — Nautik, Nielsen, ank. London 23./9. — Ulla, Hansen, afg. London 22./9. til Hull. — Gerda, Iversen, afg. Almeria 22./9. til Cadix. — Olga, Christensen, afg. Gibraltar 22./9. til Almeria. — Cito, Jepsen, afg. Cartagena 22./9. til Almeria. — Thyra, Jessen, pass. Holtenau 23./9. for Casablanca. — Bodil, Jensen, afg. Leith 22./9. til Stugund. — Nerma, Degn, afg. Portland 22./9. til Hamburg. — Nord søen, Gram, afg. Valencia 18./9. til Hamburg. — Hebe, Gregersen, afg. Portland 22./9. til Valencia. — Fylla, Brunch, afg. Faro 22./9. til Lissabon. — Ellen, Hansen, afg. Barcelona 22./9. til Valencia. — Marie, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 22./9. for Raumo. — Nora, Lauritsen, ank. Sevilla 21./9. — Nexos, Basse, ank. Cartagena 20./9. — Karla, Nielsen, pass. Brunsbüttel 21./9. for Barcelona. — Polly, Mathiasen, pass. l'Ouessant 20./9. for Hamburg. — Inger, Schiff, pass. l'Ouessant 20./9. for Alicante. — Rigmor, Uldall, ank. Llanelly 20./9.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 23./9. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 8./9. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 23./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Rochefort 23./9. — Martha, Christensen, ank. Strömnäs 20./9. — Elna, Rathje, ank. Dieppedolle 23./9. — Therese, Pedersen, ank. Trångsund 24./9. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 21./9. — Dagny, Therkildsen, ank. Howden Dock 23./9. — Simone, Møller, ank. Snndsvall 23./9. — Jeanne, Olsen, afg. Oran 22./9. — Vera, Rise, ank. Petersborg 19./9. — Daisy, Jørgensen, afg. Rouen 23./9. — Annine, Leth, ank. Malmø 23./9. — Kamma, Løffer, ank. Norrköping 24./9. — Betty, Lagesen, ank. Haukipudas 16./9.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Kjøbenhavn 24./9. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Bollsta 16./9. — Urania, Clausen, ank. South Alloo 17./9. — Polarstjernen, Nielsen, ligger i Teneriffe. — Svend, Schmidt, ank. Horsens 22./9.

Nord søen. Nordland, Andersen, afg. Fredericia 21./9. — England, Bennetzen, afg. Borgå 23./9. — Holland, Poulsen, ank. Randers 22./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Tyne Dock 23./9.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejeff ank. Blyth 14./9.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. West Hartlepool 19./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Zeebrugge 23./9. — Enropa, Hansen, ank. Ghent 18./9. — Frankrig ank. New York 24./9.

Dampskibsselskabet af 1811. Edna, Iversen, ank. Torneå 20./9. — Alf, Hansen, afg. Grangemouth 23./9.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Port of Prince 23./9.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Karrebæksmide 21./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Wiborg 17./9. — Nordpol, Nielsen, ank. Harparanda 18./9.

Havet. Fyen ank. Ghent 23./9.

Orion. Erik afg. Libau 20./9. til Grangemouth. — Flindt ank. Kronstadt 20./9.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Brahestad 21./9. — Sara, Jensen, afg. Granton 22./9. — Helene, Sørensen, afg. Jacobsstad 18./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Aarhus 21./9. — Valborg, Hansen, ank. Aarhus 21./9. — Sjælland, Svarrer, afg. Odense 20./9. — Estrid, Hansen, afg. Kronstadt 20./9. — Agnete, Dam, ank. Rendsburg 23./9. — Gunhild, Hansen, afg. Petersborg 9./9. — Hermia, Farup, ank. Fredericia 22./9. — Alice, Jørgensen, afg. Kristianssand 23./9.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Marseille 13./9. — Nelly, Clausen, pass. Sagress 21./9. til Norrköping. — Fanny, Eriksen, afg. Lissabon 19./9. til Göteborg. — Lilly, Bang, pass. Gibraltar 19./9. for Raumo. — Alexy, Sørensen, afg. Passages 21./9. til Stettin. — Dagny, Clausen, pass. Ouessant 21./9. for Palma. — Mary, Duhn, pass. Brunsbüttel 19./9. for Newport.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 17./9.

Sejlskibe.

Svendborg. Martin, Petersen, ank. Saksjøbing 16./9. — Union, Olsen, ank. Rudkjøbing 17./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Pillau 17./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Dieppe 18./9. — Hans Ditlev, Daugaard, ank. Göteborg 17./9. — Libbra, Hansen, ank. Sundsvall 17./9. — Rossing, Larsen, ank. Dinard 17./9. — Fortuna, Jørgensen, ank. Ærskjøbing 18./9. — Cornwall, Petersen, ank. Leith 18./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Dragør 18./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Thisted 19./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Nakskov 19./9. — Marie, Nielsen, ank. Wasa 19./9. — Jason, Hansen, ank. Wiborg 19./9. — Falken, Rasmussen, ank. Petersborg 20./9. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Kotka 20./9. — Alfrede, Clausen, ank. Trångsund 20./9. — Magnet, Nielsen, ank. Gustafsberg 20./9. — Solon, Rasch, ank. Warberg 22./9. — Christian, Jørgensen, ank. Aalborg 20./9. — Skjold, Larsen, ank. Norrköping 22./9. — Ludvig, Brandt, ank. Petersborg 20./9. — Flora, Sørensen, ank. Ulæborg 21./9. — Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Höganäs 22./9. — Adolf, Jensen, ank. Danzig 21./9. — Dagmar, Petersen, ank. Malmø 21./9. — Maagen, Jensen, ank. Abbeville 21./9. — Leif, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 21./9. — Otto, Klug, ank. Antwerpen 20./9. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Maldon 22./9. — Marie, Hansen, ank. Frederiksstad 22./9. — Alma, Hansen, ank. Helsingør Red 22./9. — Newsky, Nielsen, ank. Dunkerque 22./9.

Æra. Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Riga 15./9. — Hamlet, Rasmussen, ank. Grand Bank 15./9. — Rise, Bager, ank. Rotterdam. — Mary, Andersen, ank. Boness 15./9. — Signe, Hansen, ank. Libau 15./9. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 16./9. — Christian, Nielsen, ank. Nykjøbing F. 15./9. — De tvønde Brødre, Boye, ank. West Wemyss 15./9. — Christiane, Petersen, ank. Swinemünde 16./9. — Anne, Mikkelsen, ank. Cuxhaven 16./9. p. R. t. Hamburg. — Arken, Christensen, ank. Preston 16./9. — Hebe, Clansen, ank. Pwabeli 16./9. — Anna, Petersen ank. Dysart 18./9. — Svalen, Rosenbeck, ank. Faaborg 18./9. — Herkules, Bager, ank. Rødvig 18./9. — Invernrie, Friis, ank. Nakskov 18./9. — Alf, Hansen, ank. Nakskov 18./9. — Adele, Weber, ank. Karlskrona 18./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Sundsvall 18./9. — Pampa, Svendsen, ank. Nykjøbing 18./9. — Søstrene, Christensen, ank. Falmouth f. O. 18./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kirkwall 18./9. — Vigilant, Jacobsen, ank. Renews 18./9. f. O. — Saturn, Nielsen, ank. Wick 18./9. — Aerial, Christensen, ank. Drøbak 18./9. — Marie, Raahauge, ank. Sundsvall 19./9. — Viking, Weber, ank. West Wemyss 19./9. — Agent Petersen, Frederiksen,

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogifternes. Enkeltte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

1792. Sverrig. Falsterbøref Fyrskib. Sømærke inddraget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/1905. Stockholm 1913.)

Den sort og røde Opmaalingsvager med 3 Balloner ved *Falsterbøref* Fyrskibs Anker er atter inddraget. Fyrskibet: 55° 17' 37" N. 12° 47' 15" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1797. København 1913.)

1793. Sverrig. Søvesborg. Besøjlning.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/1904. Stockholm 1913.)

Man gaar fri af Grunden *Känningen* i Indsejlingen til *Søvesborg* Havn, mellem *Lägerholm* Fyr og *Skinntosaffören*, paa 55° 56' 30" N. 14° 31' E., ved at holde E.-Skel i Ledetyrene, indtil *Lägerholm* Fyr viser rødt Lys, hvorefter Fyrhimen holdes.

1794. Sverrig. Bottniske Bugt. Norra Kvarken. Holmögdad. Sømærke opført.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/1902. Stockholm 1913.)

Til Brug under Udlægning af flydende Sømærker er følgende faste Sømærker opført i Nærheden af *Holmögdad*:

1. Paa *Norrögadden* et hvidt og sort, 9 m højt Taarn med 3 m høj, sort Firkant. 63° 37' 06" N. 20° 47' 00" E.

2. Paa *Malgrund*: a) En hvid, 3 m høj Varde med 2 m høj, hvid, sekskantet Skive. 63° 35' 53" N. 20° 47' 53" E. b) En hvid, 2 m høj Varde med en hvid 3 m høj Søjle. 63° 35' 53" N. 20° 47' 45" E.

3. Paa *Holmögdad*: a) En hvid, 3 m høj Varde med hvid, opadvendt Trekant. 63° 36' 00" N. 20° 47' 08" E. b) En hvid, 3 m høj Varde med hvid, rund Skive. 63° 36' 04" N. 20° 47' 03" E. c) En hvid, 2 m høj Varde med hvid, nedadvendt Trekant. 63° 36' 02" N. 20° 47' 00" E. d) En hvid, 3 m høj Firkant paa Jernstativ. 63° 36' 02" N. 20° 46' 53" E.

4. Paa Skæret *Fulningen* en brun, 4 m høj Baake med 2 hvide Firkanter, vinkelret paa hinanden. 63° 37' 30" N. 20° 49' 35" E.

1840. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thimble Shoal.

Oplysning om Taagesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 35/2847. Washington 1913.)

En Bygning er opført tæt ved *Thimble Shoal* Fyrbygning, saaledes at Lyden af Taageklokker kan blive svækket for Skibe, kommende N. fra. Fyret: 37° 00' 52" N. 76° 14' 24" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1841. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. Head of the Passes. Grund fundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 35/2852. Washington 1913.)

En Dampet er stødt paa en Grund med mindste Dybde 6,7 m, c. 1/2 Sm 347° fra *Head of the Passes* Fyr. 30 m paa hver Side af det Sted, hvor Damperen stod, fandtes 9,1 m Vand. Fyret: 29° 08' 34" N. 89° 15' 05" W.

1842. Brasilien. Abrolhos. Grund.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 442/2754. Paris 1913.)

En Grund, over hvilken der tilsyneladende kun er lidt Vand, og paa hvilken det bryder paa en Strækning af 150 m, er observeret ud for *Abrolhos* paa c. 17° 11' S. 35° 44' W.

1843. Argentina. Rio de la Plata. Recalada Fyrskib og Lodsskib flyttet. Vrag borttaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2416. Berlin 1913.)

Recalada Fyrskib er flyttet c. 6000 m E. hen i 8,3 m Vand, paa 35° 10', 5 S. 56° 22', 9 W.

Lodsskibet ligger nu 1500 m SE. for den sorte Lystønde *V III*, som ligger paa 35° 10' 37" S. 56° 23' 30" W.

Vraget, der laa c. 1 Sm S. for Løbet til *Buenos Aires* ved *km 13*, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1844. Spanien. Baleariske Øer. Minorca. Cabo Nati. Fyr tændt.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 133/1004. Madrid 1913.)

Paa *Cabo Nati* er nu tændt et nyt Fyr, der viser afvekslende hvidt Tre-Lyn og hvidt Et-Lyn hver 20 s., Lyn 0,4 s., Mørke 2,4 s., Lyn 0,4 s., Lyn 0,4 s., Mørke 7,1 s., Lyn 0,4 s., Mørke 7,1 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 217° til 85°. Flammens Højde: 43 m. Lysevne: 26 Sm. Der kan muligvis finde smaa Afvigelses Sted i de opgivne Tider for Lys og Mørke, men Gruppernes Karakter vil altid blive bevaret. 40° 02' 53" N. 3° 49' 25" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1559. København 1913.)

1845. Sardinien. Cagliari. Uddybning.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 230/680. Genova 1913.)

Cagliari Forhavn uddybes. Gravemaskinen viser 3 Lanterner, rød-hvid-rød, lodret for hinanden. 39° 12 1/2' N. 9° 06 1/2' E.

1846. Italien W.-Kyst. Maurizio. Lystønde midlertidig inddraget.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 227/666. Genova 1913.)

Lystønden ud for Forlængelsen af *Maurizio* S.-Mole er inddraget til Reparation c. 1 Maaned. 43° 52 1/2' N. 8° 01 1/2' E.

1847. Italien W.-Kyst. Marmi. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 227/668. Genova 1913.)

Paa Hovedet af Broen ved Krudtmagasinet ved *Marmi* Fort er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 5 Sm. c. 43° 56' N. 10° 12' E.

- 1795. Sverrig. Bottniske Bugt. Ume Älv. Obbola. Fyr tændt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/991. Stockholm 1913.)
 Paa en Duc d'Albe, c. 250 m N. for N.-Enden af Bølgebryderen ved *Obbola* Havn, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Brændetid: fra Skibsfartens Aabning til den 20de Maj og fra den 20de Juli til Skibsfartens Ophør. 63° 42' 31" N. 20° 20' 07" E.
- 1796. Sverrig. Bottniske Bugt. Ume Älv. Baaker opført. Fyr tændt.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/990. Stockholm 1913.)
 Paa *Tuvan* er opført 2 hvide Stangbaaker, hvorpaa brænder hvide, faste Fyr. Forfryrets Flammens Højde: 7 m. 63° 44' 54" N. 20° 19' 19" E. Bagfryret staar 125 m fra Forfryret. Flammens Højde: 9 m. Holdt overet i 171°—351°, leder Fyrene gennem Anduvningsløbet. Fyrene brænder, naar Lystønden ved *Tuvan* paa Grund af Isforhold ikke kan ligge ude.
 300 m fra Teglværkskorstenen er opført en hvid Stangbaake paa 63° 47' 26" N. 20° 18' 52" E. Skorstenen overet med denne Baake leder gennem *Mysandsrännan*. De 4 Stangbaaker, som tidligere stod paa *Tuvan* og ved Teglværket, er borttaget. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2765. København 1912.)
- 1797. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Koivuoto. Faryand afmærket.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/996. Stockholm 1913.)
 Faryandet fra Søen til *Koivuoto* Savværk er nu uddybet for Fartøjer med 5,6 m Dybgaende og er afmærket S. for *Sarwo* med en Væger paa 65° 38' 54" N. 24° 48' 16" E., samt N. for *Kaizanto* med en Væger paa 65° 38' 48" N. 24° 48' 54" E.
- 1798. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Silkakajoki. Baake borttaget.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/997. Stockholm 1913.)
Silkakajoki Baake er borttaget. 64° 53' N. 24° 48' E.
- 1799. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt. London Grund Fyrskib S. Lystønde udlagt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2881. Berlin 1913.)
 Den røde Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er nu udlagt ved Uddybningsfartøjernes Losseplads ved *Ljorskajaja*, paa 59° 58' 30" N. 29° 32' 13" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1523. København 1913.)
- 1800. Rusland. Riga Bugt. Larina. Lystønde udlagt.**
 Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i *København* er der udlagt en Lystønde, som viser hvidt Blink, paa *Larina* Grundens. c. 58° 23 $\frac{1}{2}$ ' N. 23° 37' E.
 (Kort Nr. 205.)
- 1801. Rusland. Riga Bugt. Domonass. Fyr midlertidig forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2503. Berlin 1913.)
 Indtil 14de Oktober 1913 viser *Domonass* Fyr midlertidigt hvidt, fast Lys. Naar Arbejdet ved Fyret er afsluttet, viser Fyret uden nærmere Bekendtgørelse atter hvidt Lys med En-Formørkelser. 57° 48' N. 22° 39' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/344. København 1912.)
- 1802. Tyskland. Grosses Stettiner Hafl. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2446. Berlin 1913.)
 Den 3-mastede Kahn, der var sunket NW. for *Leitholm*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 41' 02" N. 14° 31' 00" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1733. København 1913.)
- 1803. Tyskland. Wustrow. Fløjstønde midlertidig inddraget.**
 Ifølge Telegram fra *Marinemin* i *Berlin* er *Wustrow* Fløjstønde midlertidig inddraget. *Wustrow* Fyr: 54° 20' 12" N. 12° 22' 46" E.
- 1834. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Narrows. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 35/2829. Washington 1913.)
 En sort Spirtønde Nr. 7 er udlagt i 8 m Vand i *Narrows* Lob, 242° fra *Narrows* Fyr og 154° fra *Lowells Island* Bagfyr. *New Mate* Lystønde 7 og *New Mate* Klokketønde 7 har nu begge Nr. 11. *Narrows* Fyr: 42° 19' 23" N. 70° 55' 11" W.
- 1835. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. New Bedford. Wamsutta Mill. Fyr slukket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 35/2837. Washington 1913.)
~~Wamsutta Mill~~ Fyr er slukket. 41° 38' 56" N. 70° 55' 32" W.
- 1836. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Fishers Island Sound. Tønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 36/2922. Washington 1913.)
Channel Rocks Spirtønde 16 A ved Indsejlingen til *Mystic* Floden er flyttet 150 m 219 $\frac{3}{4}$ ° hen i 4,6 m Vand, tæt SW. for Skærene, 220 $\frac{1}{2}$ ° fra *Morgan Point* Fyr og 271° fra *Nam Island Reef* Baake. *Morgan Point* Fyr: 41° 19' N. 71° 59 $\frac{1}{2}$ ' W.
- 1837. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Sewall Point Spit. Fyr beskadiget og midlertidig slukket.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 36/2926. Washington 1913.)
Sewall Point Spit Fyr er beskadiget og bortslyllet, men bliver snarest muligt atter opført og tændt igen. 36° 58' 59" N. 76° 18' 36" W.
- 1838. Forenede Stater i Nordamerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Vrag uskadeliggjort.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 36/2927. Washington 1913.)
 Vraget af *Bangor* er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 36° 57' 42" N. 76° 20' 53" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1553. København 1913.)
- 1839. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 35/2843. Washington 1913.)
 Følgende Forandringer i Afmærkningen af Hovedløbet til *Baltimore* Havn har fundet Sted:
 1. *Fort McHenry Channel* Lystønde 2 M er udlagt paa Pladsen for *Fort McHenry* Spidsstønde 34, som er inddraget.
 2. *Fort McHenry Channel* Lystønde 3 M er udlagt 262 $\frac{1}{2}$ ° fra *Fort Carroll* Fyr og 144 $\frac{1}{2}$ ° fra *Lazaretto Point* Fyr.
 3. *Fort McHenry Channel* Lystønde 6 M er udlagt paa Pladsen for *Fort McHenry Channel* Spirtønde 40, som er inddraget.
 4. *Fort McHenry Channel* Lystønde 5 M er udlagt, hvor den gravede Rende til *Curtis* Bugt udgaar fra Hovedløbet, 305° fra *Fort Carroll* Fyr og 350° fra *Hawkins Point* Fyr.
 5. *Fort McHenry Channel* Lystønde 8 M er udlagt 287 $\frac{1}{2}$ ° fra Kanten af *Sollers Point* og 144° fra *Lazaretto Point* Fyr.
 6. *Fort McHenry Channel* Lystønde 7 M er udlagt over for *Fort McHenry Channel* Lystønde 8 M, 285° fra Kanten af *Sollers Point* og 147° fra *Lazaretto Point* Fyr.
 7. *Fort McHenry Channel* Spirtønde 42 er inddraget.
 Alle Lystønderne viser Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s. Lystønderne med lige Nr. viser rødt Lys og ombyttes under Isgang med Spidsstønder. Lystønderne med ulige Nr. viser hvidt Lys og ombyttes under Isgang med Stumpstønder.
Lazaretto Point Fyr: 39° 15' 46" N. 76° 34' 18" W.

- 1825. England. Bristol Kanal. Clevedon.** Lystønde udlægges. („Notice to Mariners“ Nr. 55. Trinity House, London 1913.) Omtrent den 11te December 1913 ombyttes *Clevedon* Tønde med en sort Lys-tønde, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys $3\frac{1}{2}$ s., Mørke $1\frac{1}{2}$ s., $51^{\circ} 27' N.$ $2^{\circ} 54' W.$
- 1826. England. Whitehaven.** Taagesignal ophørt. („Notice to Mariners“ Nr. 1360. London 1913.) Taagesignalet ved W.-Molens Hoved gives ikke mere. $54^{\circ} 33\frac{1}{4}' N.$ $3^{\circ} 35\frac{3}{4}' W.$ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1038. København 1913.)
- 1827. Skotland. Kyle Rhea.** Vrag flyttet. („Notice to Mariners“ Nr. 1371. London 1913.) Vraget af *Deerpark* ligger nu $\frac{1}{2}$ Sm SE. for den tidligere Plads og 0,8 Sm 98° (misl. SE. t. E. $\frac{5}{8}$ E.) fra *West Ferry House*. Formentlig vises nu ingen Lanterner for Vrag. $57^{\circ} 13\frac{1}{2}' N.$ $5^{\circ} 38\frac{1}{4}' W.$ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1032. København 1913.)
- 1828. Ørken Øerne. Pentland Firth. Cantickhead.** Taagesignal. („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 203/1940. s-Gravenhage 1913.) Fra den 1ste Oktober 1913 gives der Taagesignal med Et-Knald hver 30 s. ved *Cantickhead* Fyr. $58^{\circ} 47' N.$ $3^{\circ} 08' W.$ (Kort Nr. 179.)
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
- 1829. Island E.-Kyst. Reydarfjördr. Vattarnes.** Fyr midlertidigt forandret. *Islands* Ministerium meddeler, at *Vattarnes* Fyr indtil videre viser Et-Blink hver 10 s. $64^{\circ} 56' (02'') N.$ $13^{\circ} 41' (30'') W.$
- 1830. Frankrig. Loire. Tønder udlagt til Undersøgelser.** („Avis aux Navigateurs“ Nr. 441/2744. Paris 1913.) I Mundingen af *Loire* er udlagt to hvide Tønder med tværstribede Stager til Brug ved nogle Undersøgelser, nemlig: 1) en Spirtønde c. 100 m S. for den røde Lys-tønde, der viser grønt Lys, *Aval-trébord* Nr. 2, i *Charpeniers* Løbet. Lystønden: $47^{\circ} 12' 29'' N.$ $2^{\circ} 16' 54'' W.$ 2) en Spidstønde c. 100 m SW. for den røde og sorte Lystønde, der viser hvidt Lys, *Base de Saint-Nazaire*, der ligger paa $47^{\circ} 16' 22'' N.$ $2^{\circ} 11' 30'' W.$ Som Regel vil kun Stagerne være synlige, medens selve Tønderne er neddykkede.
- 1831. Tysk SW.-Afrika. Swakopmund. Tønde atter udlagt.** („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2415. Berlin 1913.) Den sort og hvid tærnedede Baaketønde med Undervandsklokke, 5,8 Sm 270° (misl. WNW.) fra Fyrtaarnet i *Swakopmund* er atter udlagt. Fyrtaarnet: $22^{\circ} 40' 32'' S.$ $14^{\circ} 31' 29'' E.$ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/667. København 1913.)
- 1832. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Petit Manan. Klokketønde udlagt.** („Notice to Mariners“ Nr. 35/2326. Washington 1913.) *Petit Manan* lodret stribede Klokketønde er udlagt i 38 m Vand omtrent midt imellem *Simons Rock* vandret stribede Tønde og *Petit Manan Reef* Tønde 2, Syd for Øen *Petit Manan* $215\frac{1}{2}'$ fra *Nash Island* Fyr og $167\frac{1}{2}'$ fra *Petit Manan* Fyr, som ligger paa $44^{\circ} 22' 04'' N.$ $67^{\circ} 51' 53'' W.$
- 1833. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. Northeast Graves. Fløjtetønde flyttet.** („Notice to Mariners“ Nr. 35/2328. Washington 1913.) *Northeast Graves* Fløjtetønde 1 A er flyttet c. 0,18 Sm $11\frac{1}{4}'$ hen i 25 m Vand, $22\frac{1}{2}'$ fra *The Graves* Fyr og $60\frac{3}{4}'$ fra *Deer Island* Fyr, som ligger paa $42^{\circ} 20' 24'' N.$ $70^{\circ} 57' 18'' W.$ Tønden kaldes nu *The Graves* Fløjtetønde.
- 1804. Tyskland. Kiel Fjord. Strander Bugt. Torpedoskydning.** („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2447. Berlin 1913.) Paa Hverdagene i Oktober, November og December 1913 skydes med Torpedoer i *Strander* Bugt fra Solopgang til Solnedgang. Skydepladsen begrænses af Linierne *Dänischenhagen Mølle*—*Bülk* Fyrskib og *Dänischenhagen Mølle*—*Tønde Kiel 3* og strækker sig 7 Sm til Søs fra Udskydningsstedet, paa hvilket er hejst en rød Ballon, naar der skydes. I Skydetiden maa der ikke ankes paa Skydepladsen eller N. for denne inden for Linien: Taarnet ved Udskydningsstedet—*Bülk* Fyrtaarn—*Bülk* Fyrskib, samt S. for Skydepladsen inden for Linien: Taarnet ved Udskydningsstedet—*Tønde Kiel 4*—*Tønde Kiel 3*. Anvisninger skal følges. *Bülk* Fyrskib: $54^{\circ} 28' N.$ $10^{\circ} 15\frac{1}{2}' E.$
- 1805. Tyskland. Slien. Maasholm. Nyt Farvand afmærket.** („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2375. Berlin 1913.) I Slutningen af September 1913 bliver et nyt, 60 m bredt Farvand fra Hovedløbet til *Maasholm* afmærket paa E.-Siden med Prikker med 2 Halmviske og paa W.-Siden med Koste. Dette Farvand udgaar i $358\frac{5}{8}$ (misl. N. $\frac{9}{14}$ E.) fra Hovedløbet mellem de to Prikker med 2 Halmviske, paa $54^{\circ} 40\frac{3}{4}' N.$ $9^{\circ} 59\frac{1}{2}' E.$ (Kort Nr. 243.)
- 1806. Tyskland. Flensborg. Tønde udlagt.** („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2382. Berlin 1913.) I Stedet for den nu borttagne Deviationspæl i *Flensborg* Havn udlægges uden nærmere Bekendtgørelse den 15de Oktober 1913 en gnaa, stump Deviationsstønde paa $54^{\circ} 48' 02'' N.$ $9^{\circ} 26' 07'' E.$ Positionen svarer til *tyske* Kort.
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**
- 1807. Sverrig. Sundet. Landskrona. Fyr forandres.** („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/1004. Stockholm 1913.) Indsejlingsfyrene ved *Landskrona* Havn skal forandres saaledes: Det indre, røde, faste Fyr skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 3 s., Lys $2\frac{5}{8}$ s., Mørke $0\frac{5}{8}$ s., i Pejlinger fra 30° til 120° . $55^{\circ} 52' 00'' N.$ $12^{\circ} 49' 40'' E.$ Det ydre, grønne, faste Fyr skal vise hvidt Et-Lyn hver 1 s. i Pejlinger fra 60° til 120° . (Kort Nr. 156, 181, 210 og 211. Danske Lods, Side 284.)
- 1808. Sverrig. Sundet. Skanör. Sømærke borttaget.** („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 38/1005. Stockholm 1913.) Opmaalings-Sømærket ved *Skanör* Havn er borttaget. Fyret: $55^{\circ} 24' 57'' N.$ $12^{\circ} 49' 41'' E.$ (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/801. København 1913.)
- 1809. Danmark. Smaalands-Farvandet. Staalby. Arbejder ved Telegrafkabel afmærket.** Mellem *Kragens* og *Fejø* vil der midlertidigt blive udlagt Bøjer med rødt Flag, mærket med en Krone og D. S. T., i Anledning af Arbejder ved Kabler. *Kragens*: $54^{\circ} 55' N.$ $11^{\circ} 22' E.$
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**
- 1810. Danmark. Kattegat. Isefjord. Inder-Bredning. Dronningedysen W. Vager inddraget.** Vageren med grøn Stage, c. 550 m WNW. fra Halmprikken S. for *Dronningedysen*, er atter inddraget. $55^{\circ} 43' (28'') N.$ $11^{\circ} 49' (40'') E.$ (Kort Nr. 258. Danske Lods, Side 515. Søm.-Fort., Side 40.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2759. København 1912.)

1811. Danmark. Kattegat. Hov—Sælvig. Arbejder ved Telegrafkabel afmærket.
Mellem *Hov*, 55° 55' N, 10° 15' E, og *Sælvig*, 55° 52' N, 10° 33' E., vil der midlertidigt blive udlagt Bøjer med rød Flag; mærket med en Krone og D. S. T., i Anledning af Arbejder ved Kabler.

1812. Danmark. Kattegat. Tunns-Knob S. Skydevagere inddraget.
Skydevagene ved *Kørhøgrund* og S. for *Tunns-Knob* er inddraget. *Tunns-Knob*: 55° 58' N, 10° 22' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22/901. København 1913.)

1813. Sverrig. Kattegat. Göteborg—Kungälv. Midlertidig Belysning.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 38/1002. Stockholm 1913.)
I *Göta Älv* mellem *Göteborg* og *Kungälv* nedrammes Pele langs den nylig gravede Rende. Eftehanden tændes midlertidige, hvide Lanterner paa Pælene. Senere bliver Fyrbelysningen i Løbet forandret. *Göteborg*: 57° 42' N, 11° 57" E.

1814. Norge. Skagerrak. Fyr tændes.
(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 18. Kristiania 1913.)

Den 25de September 1913 tændes:
I. *Aagerv* Fyrlampe paa Skæret SW. for *Grønningen*. Fyret viser Lys med En-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 238° til 272°, fri S. om St. *Neddinggrund*;
 2. hvidt i — 272° - 320°, fri E. om *Svabølsøerne*;
 3. rødt i — 320° - 351°, fri E. om Grunden fra *Trondersholmene* og fri W. om *Vestre Pankene*;
 4. grønt i — 351° - 89°, midt imellem *Makrelbaen* og *Ragnhild-grunden*;
 5. rødt i — 89° - 123°, ind paa *Aagerv*.
- Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 58° 10' 50" N. 8° 19' 40" E.

II. *Senskjær* Fyrlampe paa *Ytre Flekkere*. Fyret viser Lys med To-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 96°, midt i *Asperøundet* til 192°, klos til SE.-Pynthen af *Senholmen* og fri E. om 3 m Baen N. for *Senholmen*;
 2. hvidt i — 192° til 210°, fri W. om *Stemmen*;
 3. grønt i — 210° - 258°, fri S. om *Fugleskjær* og 2,5 m Baen N. for *Oksø*;
 4. hvidt i — 258° - 260°, fri N. om *Oksø*;
 5. rødt i — 260° - 0°, fri E. om *Lysbøken*;
 6. grønt i — 0° - 21°, ind paa *Langø*.
- Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 58° 04' 30" N. 8° 02' 20" E.
(Kort Nr. 179, 180, 236 og 255.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

1815. Norge. Nordlengangen. Fyr tændes.

(„Bekendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 18. Kristiania 1913.)
Den 25de September 1913 tændes *Nordlengangen* Fyrlampe paa Øret E. for *Hammes*. Fyret viser Lys med En-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 172° til 187°, fri E. om Grunden fra Landet mod W.;
 2. hvidt i — 187° - 194°, fri W. om Grunden fra Landet mod E.;
 3. grønt i — 194° - 353°.
- Flammen Højde: 4 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid 15de August—14de April. 69° 54' 25" N. 20° 10' 30" E.

1816. Tyskland. Helgoland WNW. Vrag afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38, 2456. Berlin 1913.)
Luftskibet *L I* er sunket c. 18½ Sm 286° (misv. NW. t. W. ½ W.) fra *Helgoland* Fyr. c. 300 m W. for Vraget er i 39 m Vand udlagt en grøn Lys- og Klokketønde med W.-lig Topbetegnelse og mærket *Wrack*, som viser grønt Et-Blink hver 7,5 s, Blink 2,5 s, Mærke 5 s. Man maa ikke stole paa, at Tønden brænder. Tønden: 54° 16' 1 N. 7° 22' 5 E.

1817. Holland. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Vrag afmærket.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 203/1938. 1-Graevenige 1913.)
Et Dampskib er sunket i N. *Rott. Waterweg* ud for Stuntpønden Nr. 6, 20 m fra S.-Kysten, uden for det dybe Løb. Et Vragmærkeskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt derved. 51° 53' 6 N. 4° 18' 8 E.

1818. Frankrig. Dunkerque. Lystønde udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 436/2719. Paris 1913.)
En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys er udlagt 25 m NW. for et Vrag, der er sunket c. 1000 m N. for det E.-lige Molehoved ved *Dunkerque*. Lystønden: 51° 03' 57" N. 2° 21' 44" E.

1819. England SE.-Kyst. Deal. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1391. London 1913.)
Det røde, faste Fyr paa *Deal Mole* forandres c. den 23de September 1913 til et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 7 s, Mærke 3 s. Flammens Højde: 10 m. 51° 13½' N. 1° 24¾' E.

1820. England. Margate. Dybde aftaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1386. London 1913.)
Dybden paa SE.-Enden af *Margate Sand* er aftaget betydeligt. 9,1 m Kurven strækker sig ud til 1,2 Sm 71° (misv. E. 3½ N.) fra SE. *Margate* Tønde med Ballon. c. 0,7 Sm E. for denne Tønde ligger 9,1 m Kurven S. for *South Channel* kun 0,1 Sm fra 9,1 m Kurven paa *Margate Sand* SE.-Side. *Trinity Kirke*, *Margate*: 51° 23½' N. 1° 23¼' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1336. København 1913.)

1821. Skotland. Cromarty Firth. East Sutor Spit. Grund tillaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1387. London 1913.)
East Sutor Spit er tilltaget S. efter. 9,1 m Kurven gaar c. 0,2 Sm S. om Lystønden. Linien *Hugh Waller's Monument* overet med N.-Kant af *West Sutor*, 268° (misv. W. t. N. ½ N.) gaar klar S. om Grunden. *East Sutor*: 57° 41¾' N. 3° 59¼' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1822. Frankrig. Seine. Ratalets. Lystønde flyttet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 436/2718. Paris 1913.)
Da Farvandet har forandret sig, er *Ratalets* hvid og sort stribebe Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser, flyttet 200 m S. hen til 49° 25' 08" N. 0° 04' 40" E.

1823. Frankrig. Saint-Vaast-la-Hougue. Grunde fundet.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 436/2717. Paris 1913.)
Flere Skær indet fra 1,3 til 7 m Vand er fundet ud for *Saint-Vaast-la-Hougue*. De ligger imellem *Reinlinge* 77½° og 122° fra *Taichou Taarn* og mellem 900 og 1630 m fra dette Taarn, som ligger paa 49° 35' N. 1° 16' W.

1824. England. Bristol Kanal. Bridgewater Bugt. Gore. Klokketønde ombyttes med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 56. Trinity House, London 1913.)
Omrent den 12de December 1913 udlægges *Gore* sorte Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 7 s, Mærke 3 s, ¾ Sm 180° fra den nuværende *Gore* Klokketønde, som samtidigt inddrages. 51° 13' N. 3° 08' W.

1848. **Italien W.-Kyst. Livorno. Uddybning.**
 („Arvisti ai Naviganti“ Nr. 228/673. Genova 1913.)
 Indløbet til *Mediceo* Havnen uddybes. Maskinen, der delvis spærrer Løbet, vil arbejde c. 1 Maaned. 43° 32½' N. 10° 17¾' E.
1849. **Italien. Giglio. Afmærkning ved Havnearbejde.**
 („Arvisti ai Naviganti“ Nr. 227/670. Genova 1913.)
 Ud for Molen, der er under Arbejde, ved *Giglio* ligger om Dagen en rød Tønde og om Natten et Fartøj, som viser hvidt, fast Lys. 42° 21½' N. 10° 55½' E.
1850. **Albanien. Saseno. Fyr brænder ikke.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2400. Berlin 1913.)
 Det hvide Blinkfyrrer paa Øen *Saseno* ved *Valona* Bugten brændte ikke den 6te August, medens de øvrige Fyr paa Kysten brændte. 40° 30' N. 19° 16' E.
1851. **Grækenland. S. Maure (Leucade). Volhos. Fyr tændt.**
 („Annonce aux Navigateurs“ Nr. 131. Athen 1913.)
 Et grønt og rødt, fast Fyr er tændt paa Øen *Volhos* i *Alexandros* Bugten. Lyset er rødt i Pejlinger fra 325° til 335°, grønt fra 335°. Man skal holde sig W. for den røde Lysvinkel, og saafremt man vil ankre i Bugten, maa man ikke trække Fyret længere end til Pejling 30°. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 5 Sm. 38° 47' 25" N. 20° 44' 40" E.
1852. **Grækenland. Meghanissi W.-Kyst. Atheni. Elia Pynt. Fyr tændt.**
 („Annonce aux Navigateurs“ Nr. 130. Athen 1913.)
 Et rødt, fast Fyr er tændt paa *Elia* Pynt. Synsvide: 5 Sm. 38° 39' 52" N. 20° 49' 17" E.
1853. **Ægæiske Hav. Drivende Minor.**
 („Arvisti ai Naviganti“ Nr. 234/687. Genova 1913.)
 Nogle Miner, som under Krigen var udlagt ved Kysten af *Trakien* og *Makedonien*, har revet sig los og vil kunne mødes drivende i Havet.
1854. **Ægypten. Port-Said. Afmærkning forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2402. Berlin 1913.)
 Den sorte Lystønde, der viser rødt, fast Lys, og som laa 1950 m fra den yderste sorte Lystønde paa Løbets E.-Side, ligger nu 2200 m fra denne. Lige over for den paa Løbets W.-Side er udlagt en rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, 2200 m fra den yderste røde Lystønde. 31° 17' N. 32° 20' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 52/3088. København 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

1855. **Colombia. San Andrés og Providencia. Oplysninger.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2414. Berlin 1913.)
 Ethvert Skib, som er bestemt til en af Øerne *San Andrés* eller *Providencia*, og som ikke kommer fra et Sted i samme Øgruppe, skal ubetinget anløbe *San Andrés*. I modsat Fald vil Skibet blive betragtet som Smugler. Der findes særlige Toldbestemmelser. *San Andrés*: 12° 35' N. 81° 42' W.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Septbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	117½ — 9/4	117½	117¾
Danmark	114¾ — 115	114¾	115½
Norden	124	124	124½
Gorm			
Carl	125¾ — 126	125¾	126½
Dannebrog	140½	140½	140½
Skjold	110¾	110¾	111
Urania	40	39½	41
Neptun	131¾	131¾	132
Dampsk. af 1896	131¾ — 132	131¾	132
Heimdal	137¾ — 138	137¾	138
Østasiatiske	130¾	130¾	131
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	131¾ — 132	131¾	132
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	89 — ¼	89½	89½
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5½% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3½% uops. Stats		82½	84½
3½% Husejer Kreditk.		82½	84½
3½% Kbhvns Kreditf.		89	91
4% — — — 2. Serie		92	94
4% — — — 1. Serie		93½	95½
3½% Østift. Kreditf.		88	88½
4% — — —		89½	91½
3½% Landkreditk.		92½	94½
4% Østift. Kreditf.		89½	90

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	150¾ — ¼	150¾	150¾
Privatbank		104	104½
Landmandsbank	137¾	137½	138
Handelsbank	143	142¾	143
Grundejerbank		11½	12
Burn. & Wain	88½ — 89½	88½	88¾
Helsingørs Jærnsk.		127	129
Sukkerfabr.	226	225¾	226
Bryggeri Aktier	217¾ — 218½	218	218½

Vekselkurser d. 24. September 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.19	18.14
Paris	72.15	
Amsterdam	150.35	
Wien	75.55	

Notering paa Berlins Børs d. 23. September 1913.	
Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	89.10
3½% — — — Boden Kredit	85.10
5% Mexikanske 1899	92.40
5% Rumænske Stats	99.20
4% — — — 1890	93.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 152,000, „Danmark“ 64,000, „Norden“ 124,000, „Carl“ 60,000, „Dannebrog“ 112,000, „Skjold“ 40,000, „Urania“ 8,000, „Dampskib. af 1896“ 64,000, „Heimdal“ 100,000, „Gorm“ 48,000, „Neptun“ 44,000, „Dansk-russisk“ 220,000, „Østasiatisk“ 28,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

1320. Red Sea. Suez bay—Telegraph buoys established. (a) Position: At a distance of 14 cables, 4° (N. 6° E. Mag.), from North beacon, Kal ah Kehreil. North beacon, lat. 29° 55' 1/2" N., long. 32° 31' 1/2" E. Description: A colonial buoy. (b) Position: At a distance of 6 1/2 cables, 32' 40" (N. 34° W. Mag.), from North beacon. Description: A black-and-white spherical buoy surmounted by a staff and cage. (c) Position: At a distance of 11 1/2 cables, 248° (S. 70° W. Mag.), from West beacon, Kal ah Kehreil. Description: A black-and-white spherical buoy surmounted by a staff and cage. Variation: 2° W. (Notice No. 1320 of 1913, dated 5th September.)
Charts affected: No. 734, Suez bay. No. 233, Suez canal (a) (b). Publication: Red Sea Pilot, 1908, page 88.

No. 1346. China Sea, Formosa—Ke Lung Harbour. Banintai hi light—Existence of red sector. Former Notice, No. 949 of 1913. Position Lat. 25° 09' 1/4" N., long. 121° 44' 1/2" E. Abridged description: Lt. Gp. Fl. (3), W.R., ev. 5 sec., 138 ft., vis. 17 m. Sectors: The light shows as follows: White from 150° (S. 29° E. Mag.) to 181° (S. 2° W. Mag.). Red thence to 187° (S. 8° W. Mag.). White thence, through west, to 347° (N. 12° W. Mag.). Variation: 1° W. (Notice No. 1346 of 1913, dated 11th September.)

Charts affected: No. 2618, Ke Lung harbour. No. 3658, Anran road to So o wan. No. 1761, Oakesen islands to Tung yung. No. 1968, Formosa island and strait. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 1262, Hongkong to the Gulf of Lian-tung. Publications: List of Lights, Part VI, 1913, No. 951. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 230.

No. 1348. China, Gulf of Pe-Chih—Taku Bar. (1) Alteration in position of inner leading beacons. (a) Front light-beacon: New position. At a distance of one cable, south-eastward from former position, and 12 1/2 cables, 186° (S. 10° W. Mag.), from the Cavalier at North fort. Lat. 38° 58' N., long. 117° 43' E. Description: As given in the List of Lights. (b) Rear light-beacon: Position. At a distance of 3 3/4 cables, 283° (N. 79° W. Mag.), from the front light. Description: As given in the List of Lights. Remarks: The beacons and lights are in line when bearing 283° (N. 79° W. Mag.).

(2) Alteration in position of Bar Light-boat. New position. At a distance of 5 cables, 96° (S. 80° E. Mag.), from former position. Description: As given in the List of Lights.
(3) Buoy withdrawn. Position. At a distance of 13 1/2 cables, westward, from former position of Bar-light boat. Description: Inner buoy (red conical). Variation: 4° W. (Notice No. 1348 of 1913, dated 11th September.)

Charts affected: No. 2653, Pe-ho or Peking river. No. 598, Li-tsh-ho to Ning-hai (2). Publications: List of Lights, Part VI, 1913, Nos. 878, 879. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 495.

No. 1354. Japan—Yezo, South Coast. Mororan ko—Buoys established. Position. Old pier, lat. 42° 19' 1/2" N., long. 140° 57' 1/2" E. Details: Four light-buoys, each exhibiting a flashing white light every second, and two unlighted buoys have been established to mark the fairway leading to the western of the two piers extending from the point in the centre of the bay. Remarks: The colour of the buoys is not stated. (Notice No. 1354 of 1913, dated 12th September.)

Chart affected: No. 3507, Mororan ko. Publication: Japan, Korea, &c., 1904, page 727.

No. 1357. Madagascar, East Coast. Cape East light—Alteration in period. Position. Lat. 15° 13' 1/2" S., long. 50° 29' E. Alteration: The light now shows a group of two flashes every ten seconds, instead of every twenty seconds as formerly. Remarks: The other details of the light are unaltered. (Notice No. 1357 of 1913, dated 13th September.)

Charts affected: No. 758, Cape St. Andrew to Antongil bay. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. No. 2899, Chagos archipelago to Madagascar. Publications: List of Lights, Part VI, 1913, No. 102. South Indian Ocean Pilot, 1911, page 261.

INDHOLD:

pass. Cuxhaven 17./9. for Maracaibo. — Norma, Jørgensen, ank. Rhyt 18./9. — Valkyrien, Weber, afg. Dysart 18./9. til Faaborg. — Mette, Albertsen, ank. Dysart 20./9. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Puerto Mazzaron 19./9. — Ludvig Bramsen, Groth, pass. Lizard 18./9. østg. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Maracaibo 20./9.

Kjøbenhavn, den 25. September 1913. — Engelsk Sørretsdom. — Lodstvang paa Themsens. — Finanslovsforslaget for 1914—1915. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.
750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.
2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.
3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn. L.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.
Føregt Fart uden større Hestekraft.
Nutidens stærkeste Konstruktion.
Ingen Vibration.
Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lastevæne.
Røligere Aktionsvæne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede Bygnings-Udgifter. Bedre Styrevæne. Kulforbrug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens Formindskelse. Mageligere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr. Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrilinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 TONS.	Ballastafgi 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 460 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Kølhalingsplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhal-plads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge 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 Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lovstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværkevand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 ¹ / ₂ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Nexø.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 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 / ₂ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Køhalingsplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Køhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 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 hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Ør ⁶ pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 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 Vestsiden.
Vejele.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Motageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværkot. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1908.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæring og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

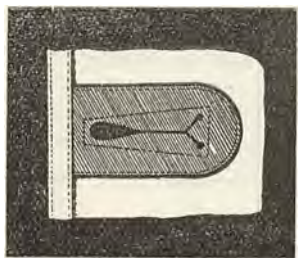
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenaure

Telegram-Adresse: Private.

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikrings-selskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn

København Ø.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

ZOOLOG. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den brugbare Dyr.

Tlf. 2014 F. Nielsons Søn 2014 Tlf. 2014 J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg Kobbersmed og Blikkenslager Specialitet: Skibsarbejde. Alle udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Kakerlakker-

pulver

å 50 Øre.



Tjæders Insektpulver-Lager Nybrogade 28, St. Telf. Byen 2496.

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.



Forlang altid

Otto Mönsted A/S

OMA

Plante Margarine

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning,

Nørrebro 89,

ODENSE.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eit.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring-Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor. Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretesagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K. Retssager (sp. Søager).

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Harkristensen.

AXEL LUND

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansenco“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlfgr.: „Hansenco“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarförbundet.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförbund.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“ Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“. **RANDERS.** Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

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.

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædnings.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning, Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent. Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“ Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Sømandshøjskolen

i Svendborg. Nyt Kursus fra 1. Novbr. for Befarne, Begyndere og Kokke. 35 Kr. maanedlig.

Nærmere ved

VILH. RASCH,
Forstander.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Alt Kobbersmedarbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metaltøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo-Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

**OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS**

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.
Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.
Telef. Central 3556.

Telegram Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
{ 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt. Rusland.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur**

**Odense,
Danmark.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

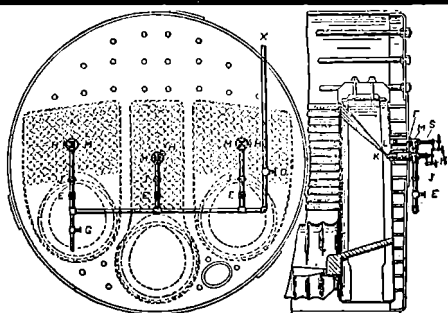
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Oktober 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes først i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Ringkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort anerkendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
— 40 Kr. —
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsubre.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eff.
Salvtorvet 4. Telef. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Møz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

**A/s DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)**

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.

Bankens **Box-Afdeling** er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningdug.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

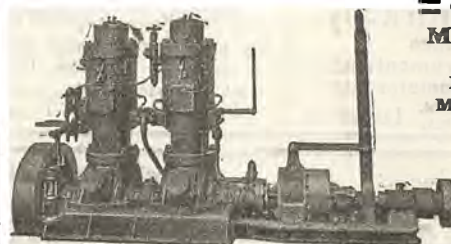
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE

HURTIG OG SIKKER MANØVRERING



= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912

TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang,

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

RandersTougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.**Jærn- og Staaltouge**

til Skibsbrug og Elevatorer.



Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.**Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.**

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Oplindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Faget høberende
Reel og billig Betjening garanteres.

MENGELBERGS PATENTBUREAU

Frederiksborgg. 35. Telf. Byen 3091.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr. Adr.: Bjørch-Jensen.

Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr

Ratin's Salgskontor,

Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbacks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr. Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres

og udlejes. Nautiske Instru-

menter, Sextanter etc., nye og

brugte, til moderate Priser.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.**MAYNARD & FISHWICKS**

Dampskibsagentur.

Etableret 1856.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indteget regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres skibene straks ved Ankomst.

Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jernstøberi,

pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca.

100 i træskibsdelingen. Telegram: „Værftet“.

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og

solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse

af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blackenstellers Eftf.,

Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Kjøbenhavn, den 2. Oktober 1913.

Englands Kulproduktion i 1912 var i Følge en Beretning af Overmineinspektøren ialt 260,416,338 Tons, hvilket betyder en Nedgang af 9,207,772 Tons sammenlignet med 1911. Denne Nedgang skyldes den store Kulminestrejke, der varede fra 1. Marts til 10. April 1912, og er i Virkeligheden meget mindre end man havde ventet — men førend Strejken brød ud, blev der ogsaa arbejdet meget haardt i de fleste Miner.

En sammenlignende Tabel viser, hvilken Andel de forskellige Distrikter har i den formindskede Produktion. Det største Tab falder paa Newcastle Distriktet, hvor man med en Produktion af omtrent 281½ Million Tons havde en Nedgang af 2½ Mill. Tons. Durham Distriktet viste en Nedgang af c. 2 Million Tons, og York og Nord Midland havde med en Produktion af lidt over 65 Millioner Tons en Nedgang af 1,8 Millioner Tons. Skottlands Produktion, der udgjorde 40 Millioner Tons, var c. 1½ Mill. Tons mindre end i 1911. I Manchester, Liverpool og Midland Distrikterne var Nedgangen c. ½ Million Tons. Kun Syd-Wales havde, med en Produktion af 50¾ Mill. Tons, en Fremgange af 67,000 Tons.

Kullene blev udvundet af 3,265 Miner, som beskæftigede omtrent 1,089,090 Personer, eller 21,877 flere end det foregaaende Aar. Der skete i Aarets Løb 1,151 Ulykker med et Tab af 1,276 Menneskeliv, medens 150,652 Personer blev uarbejdsdygtige, gennemsnitlig i c. 7 Dage, ved mindre Ulykkestilfælde.

I Løbet af 40 Aar er der udvundet 7,653,000,000 Tons Kul, eller gennemsnitlig 191,322,698 Tons om Aaret. I 1881 naaede Produktionen c. 150,000,000, i 1897 c. 200,000,000 og i 1906 kom den over 250,000,000 Tons. I Løbet af disse 40 Aar har Produktionen krævet 44,500 Menneskeliv, eller 1½ pro mille af de Personer, som har været beskæftiget ved Driften.

(Shipp. Gaz.).

Stigende Produktion af Kul, Jern og Petroleum. En af de tyske Bjergværksforeninger nylig udsendt Aarsberetning indeholder bl. a. en Række interessante Oplysninger om Bjergværksdriften med Hensyn til Kul og Jern, samt Petroleumsproduktionen i en Række ledende Kulturstater.

I Følge de statistiske Opgaver udgjorde Verdens Kulproduktion i 1912 c. 1,245 Mill. Tons eller c. 61 Mill. Tons mere end i 1911. Hovedproduktionslandene var De forenede Stater med 39 pCt. (mod 38.5 i 1911), Storbritannien med 21 (23.5) og Tyskland med 21 (20) pCt. af Totalproduktionen. Paa de tre nævnte Lande alene faldt altsaa 81 (82) pCt. af den hele Verdensproduktion af Kul. Kulproduktionen er i de sidste 30 Aar firedoblet og er siden 1895 vokset med 120 pCt.

Verdens Koksproduktion, som i 1908 gik tilbage med 16 Mill. Tons til 77 Mill. Tons, steg i 1911 til 94 og i 1912 yderligere til 107 Mill. Tons. Deraf faldt paa Staterne 40 og paa Tyskland over 29 Mill. Tons. Af samme Aars Produktion af Briketter paa 40 Mill. Tons faldt over 24,5 Mill. paa Tyskland, 3,5 Mill. paa Frankrig og 2,7 Mill. paa Belgien.

Af Rujern produceredes der Verden over i Fjor 75 Mill. Tons, mod 65 Mill. i 1911, 67 Mill. i 1910 og 61 Mill. i 1909. Staterne leverede heraf 30,2 Mill. Tons (mod 24,03 i 1911), Tyskland 17,87 (15,57), Frankrig 4,95 (4,51) og Rusland 4,21 (3,59) Mill. Tons. — Af Jernerts producerede Staterne i Fjor 56,04 (42,5), Tyskland 32—33 (29,9), Østerrig-Ungarn 4,88 (4,67) og Sverig 6,7 (6,15) Mill. Tons. — Staalproduktionen havde et Blomstringsaar i 1907 med 53,3 Mill. Tons, faldt derefter til 41,6 Mill. i 1908 og steg igen i 1909 til 54,8 Mill. Tons. Stigningen

er fortsat i de senere Aar og naaede i Fjor 72 Mill. Tons. Heraf leverede Staterne 31,75 (24,05) og Tyskland 17,3 (15,02) Mill. Tons.

Opgaverne over Raapetroleumsproduktionen viser en speciel stærk Stigning for Staternes, Rumæniens og Meksikos Vedkommende. Staterne producerede saaledes i Fjor 29,67 Mill. Tons (mod 29,39 i 1911 og 27,94 i 1910), Rumænien 1,8 Mill. Tons (mod 1,5 i 1911) og Meksiko 2,2 Mill. Tons (mod 1,6 i 1911 og 0,4 i 1910).

Ulykke paa Motorskibet »Suecia«. Ved en Eksplosion af en Trykluffsbeholder om Bord i Motorskibet »Suecia« Natten mellem den 21. og 22. Juli er 1. Maskinmester blevet dræbt og 2. Maskinmester haardt saaret. Skibet befandt sig da udfor Rio de Janeiro paa Rejse til Sydamerika, og saavel Styrbords- som Bagbordsmotorerne blev ved Eksplosionen sat ud af Drift, da næsten alle Ledninger sprængtes. Det lykkedes imidlertid at faa Bagbordsmaskinen i Orden, og den 25. Juli naaede Skibet ind til Rio de Janeiro, hvor det reparerede.

Direktør Ivar Knudsen har angaaende Ulykken til »Socialdem.« udtalt, at det var vanskeligt til Ikke-Fagfolk at give en Forklaring af Aarsagen, men han mente, at i hvert Fald en Del af Skylden laa hos Personalet. Eksplosionen skyldtes en Række sammenstødende Tilfælde, der maaske aldrig mere vilde indtræde, og der var ingen Grund til af det skete at udlede Mangler ved Motorskibene. Ulykken om Bord i »Suecia« hørte til de uafvendelige Ulykker, som i Virkeligheden ingen bærer Skylden for.

Søretsdom. En Bøde, der maa tilbagebetales. Søfyrbøder Carl Poulsen sagsøgte Aktieselskabet Dania af Esbjerg til Tilbagebetaling af en ham af Føreren af S/S »Lilly« idømt Bøde paa 30 Kr., idet han gjorde gældende, at den i Sølovens § 103 foreskrevne Fremgangsmaade ved Bødens Idømmelse ikke var blevet iagttaget, endvidere benægtede han at have gjort sig skyldig i noget Forhold, der kunde berettigede til at idømme ham Bøde.

Med Hensyn til den af Skibets Fører anvendte Fremgangsmaade ved Idømmelse af Bøden er det oplyst, at Poulsen den 21. August 1912, da Skibet laa i Malaga, gik i Land om Aftenen uden Tilladelse, og at han endvidere har begaaet forskellige andre Forseelser. Tilførslen til Skibets Dagbog herom slutter med den Bemærkning, at Skibsføreren anser Poulsen straffet efter Sølovens § 102 med en Bøde paa 30 Kr., og at det omskrevne er oplæst for Fyrbøder Poulsen, som nægtede at underskrive. — Da den i Sølovens § 103 foreskrevne Fremgangsmaade ikke var iagttaget, idet der ikke var foretaget nogen egentlig Afhøring af Poulsen eller af Vidner, blev Aktieselskabet Dania ved Sorettens dømt til at betale de 30 Kr. tilbage.

—n.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Spanien: Piræus og Athen i Grækenland er erklæret for pestsmittet.

Tyskland: Piræus er erklæret for pestsmittet.

Italien: Sortehavshavnene er erklæret for kolerasmittet.

Sverig: Galatz og Braila i Rumænien er erklæret for kolerasmittet.

Spanien har erklæret Nikolajeff og Odessa ved Sortehavet, Rostoff ved det Asovske Hav, Braila i Ru-

mænien og Budapest samt Provinserne Bacs-Bodrog, Be-reg, Krasso-Szoreny, Temes og Slavonien i Ungarn for kolerasmittet, og Grækenland har paabudt følgende Karantæneforanstaltninger: Skibe, der kommer fra forskel-lige Steder, beliggende mellem Dédéagatsch (inkl.) og Ca-terina (ekskl.), er underkastet 5 Dages Karantæne, Over-farten iberegnet, og Skibe, der kommer fra Tripolis, er underkastet 5 Dages Karantæne, Overfarten iberegnet, med Desinfektion og Udryddelse af ombordværende Rotter.

Traadløs Telegraf i Chile. Santiago de Chile, 28. September. Der er nu i Chile blevet aabnet 6 Stationer for traadløs Telegrafering, nemlig i Arica, Antofagasta, Coquimbo, Valparaiso, Talchuanu og paa Øen Mocha. I Slutningen af December vil der ogsaa blive aabnet en Station i Punta Arenas. (Ritz. Bur.)

Skibssammenstød — en Mand druk-net. Helsingør, 29. September. I Aftes ved Nitiden skete der udfor Hornbæk et Sammenstød mellem en Dæksbaad »Venus« af Marstal og en Kutter »Marie Melgaard« af Fre-derikshavn. Om Bord paa »Venus« var to Mand, Føreren, Skipper Rock og en Matros. Sidstnævnte sov, da Sam-menstødet skete, og da han kom op paa Dækket, saa han, at Føreren var faldet over Bord og druknet. »Venus« gik ind i Havnen, medens Kutteren fortsatte Rejsen til Kjø-benhavn. (Ritz. Bur.)

Sammenstød med en Hval. London, 17. September. Til Lloyds meldes fra St. Johns paa New Foundland, at den danske Damer »Wladimir Reitz«, til-hørende det Dansk-russiske Dampskibsselskab, er ind-kommet dertil med Skade paa Boven, som den havde faaet ved et Sammenstød med en Hval.

Havnearbejderstrejken i Manchester. Manchester, 25. September. Der er opnaaet Overenskomst mellem Havneselskabet og Havnearbejderne, hvorefter Ar-bejderne genoptager Arbejdet. (Ritz. Bur.)

Skoleskibet »Viking« er den 28. ds. ankom-met til Callao i Peru. Alt vel om Bord.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 57/1913, afsagt den 2. Juli 1913. Overretssagfører Nyholm, Aktor, mod Tiltalte, Skibsfører J. R.

Under denne Sag tiltales Skibsfører J. R., der er født den 3. December 1872 og ikke funden tidligere straffet, for Overtrædelse af Sølovens § 293.

I Følge Tiltaltes Erkendelse og det iøvrigt oplyste er Sagens Omstændigheder følgende:

Den 28. Januar 1913 afsejlede S/S. »Tuborg«, ført

af Tiltalte, fra Burntisland til Libau med en Ladning Kul. Den 2. Februar Kl. 12 Midnat passerede man Chri-stiansø i en Afstand af to Sømil. Herfra sattes Kursen paa Libau Fyrskib. Da Tiltalte den følgende Dag ved Bestemmelse af Skibets Middagsplads fandt, at han var bleven forsat otte Sømil i sydlig Retning, ændrede han sin Kurs $\frac{3}{4}$ Streg nordligere, men forandrede iøvrigt ikke sit Bestik, idet han gik ud fra, at Strømmen, naar han nærmede sig Land, vilde sætte ham nordlig. Han gik til Ro samme Dags Aften Kl. 8, og Kl. 12 om Natten, da 2. Styrmand var inde i Bestiklukafet, hvor Tiltalte laa, gav han Styrmanden Ordre om at sige til 1. Styr-mand, som nu overtog Vagten, at denne skulde varsko ham, naar de havde sejlet yderligere fem Sømil, med-mindre de forinden fik Fyr at se eller det blev usigtbart. Efter hvad 1. Styrmand har forklaret, varskoede denne, da de fem Sømil var udsejlet, men Tiltalte svarede: »sejlfem Sømil til og varsko da«. Tiltalte erindrer ikke at være varskoet af Styrmanden, men Kl. 1³⁰ kom han paa Broen. Han kunde paa dette Tidspunkt i Følge sit Bes-lik vente at faa Libau store Fyr i Sigte, men endskønt det var fyrklart, saa han hverken dette eller noget andet Fyr, og Kl. 1⁴⁵ gav han Ordre om at stoppe og tage Lodskud. Han havde paa dette Tidspunkt c. ni — i Følge Skibsdagbogen fem — Sømil tilbage af sin Distance. 1. Styrmand, som tog Lodskudet, meldte 10 Favne — efter det senere oplyste er der Grund til at tro, at den virke-lige Dybde har været betydelig mindre —, og Tiltalte, som nu antog at være paa 10 Favnekurven, men som ikke i Natten ønskede at gaa længere ind, gav Ordre til Maskinen først langsom, saa halv Kraft, idet han samtidig beordrede Styrbors Ror for at gaa ud paa Dybet. Forinden Skibet endnu var drejet helt rundt, tog det Grunden; Klokken var da 2. Man forsøgte ved at forcere Maskinen at faa Skibet flot, men uden Resultat. Vinden friskede, og Søen brød stadigt ind over Skibet. Ved Nedfiringen af den ene Redningsbaad brækkede Ag-terhaleren, og Baaden knustes mod Daviderne. Da det blev Dag og det viste sig umuligt paa Grund af Pakis at naa Land ved Hjælp af Baad, blev der fra Land for-søgt at faa Forbindelse med Skibet ved Raketapparatet, hvilket ogsaa lykkedes, men under Udhaling af Trossen sprang Udhaleren, og Redningsforsøget blev opgivet for den Dag. Først den næste Dag, den 5te, da Skibets La-ster, Kahyt og Maskinrum var fulde af Vand, lykkedes det, efter paany ved Hjælp af Raketapparatet at have faaet Forbindelse med Land, at redde de Ombordværende. Skibet stod udenfor Bernaten og var bleven forsat 14 $\frac{1}{2}$ Sømil i sydøstlig Retning. Saavel Skib som Ladning gik fuldstændig tabt.

»Tuborg«, der var af Jern, bygget i 1889, maalte 1,063 Netto Reg.-Tons. Det tilhørte Dampskibsselskabet af 1896 og var assureret for 180,000 Kr. Værdien af Ladning og Fragt beløb sig til ialt 41,000 Kr.

Selv om der ved Paadømmelsen gaas ud fra, at det alene skyldes Strømmen, at Skibet blev forsat, findes Til-talte efter alt foreliggende ikke at kunne fritages for An-svar for Grundstødningen.

At Strømmen, naar han nærmede sig Land, vilde sætte ham nordlig, var en blot og bar Formodning, som han ikke kunde lægge til Grund for sit Bestik, og han burde med Erfaringen fra den foregaaende Dags Mid-dagsbestemmelse i Erindring have tænkt sig den Mulig-hed, at Skibet ogsaa paa den fortsatte Rejse kunde være forsat i samme Retning og i samme Omfang, som i de første 12 Timer paa samme Kurs, og at han, hvis dette skete, ikke vilde kunne gøre Regning paa, naar han nærmede sig sin udsejlede Distance, at komme ind i Fyr-cirklen. Det havde derfor været hans Pligt at søge Klar-hed over en mulig forsat Strømsætning gennem en Række Lodskud, som han, der kun har loddet den ene Gang umiddelbart før Grundstødningen, ikke burde have udsat, indtil han havde udsejlet saa godt som hele sin

Distance. At der ikke var Patentlod om Bord, har ikke kunnet fritage Tiltalte for hans Pligt til at lade foretage Lodning i det Omfang, som Hensynet til sikker Sejlads krævede, og Ansvar for, at dette ikke er sket, maa paa-hvile ham.

Idet Tiltalte ved sit heromhandlede Forhold maa anses at have gjort sig skyldig i en Pligtforsømmelse, der maa paadrage ham Ansvar efter Sølovens § 293, findes der ved Fastsættelsen af Straffen, der vil kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde, at maatte ses hen til, at Tiltalte i 17 Aar har været ansat i samme Rederis Tjeneste, siden 1908 som Fører, og har Vidnesbyrd om i den Tid stedse at have vist sig som en dygtig, paalidelig og rask Sømand, der ikke tidligere har haft noget Uheld. Selv under Hensyn til det ved Grundstødningen forvoldte betydelige Tab af Værdier findes herefter den Bøde, som Tiltalte vil have at udrede, at kunne sættes til 200 Kr., hvorhos han vil have at betale Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, hvis Sagførelse har været lovlig, 30 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 52/1913, afsagt den 11. Juni 1913. Kaptajn S. A. Thing mod 1) Dampskibsselskabet »Frem« i Likvidation ved dets Likvidatorer, Højesterets-sagfører E. Harboe og Kaptajn Jens Svendsen eller 2) mod sidstnævnte personlig.

I Aaret 1907 blev Kaptajn S. A. Thing af Fanø af A/S. Dampskibsselskabet Frem antaget som Skibsfører paa et af Selskabets Skibe. Han opnaaede dog kun denne Stilling derved, at han samtidig tegnede Aktier i Selskabet for 20,000 Kr., i hvilken Anledning der udstedtes en Deklaration, i Følge hvis Lydende Bestyrelsen for Selskabet gav Tilsagn, om, at Selskabet vilde overtage Aktierne til pari Kurs, hvis Kaptajn Thing enten ved Dødsfald, Skibets Forlis eller anden ham utilregnelig Aarsag kom ud af Stillingen som Skibsfører i Selskabet. Deklarationen, der er udateret, er underskrevet:

»Aktieselskabet

Dampskibsselskabet Frem.

Johan Svendsen.«

Nævnte Svendsen var paa det Tidspunkt, da Deklarationen blev udstedt, Selskabets korresponderende Reder, og ledede dets Drift i Forening med Direktør Tegner, der var Medlem af Bestyrelsen.

I Begyndelsen af 1910 rettedes der fra Kaptajn Things Side en Henvendelse angaaende denne Deklaration til Selskabets Bestyrelse, som i Følge en fremlagt Udskrift af Bestyrelsens Forhandlingsprotokol først herved fik Kundskab om Deklarationens Eksistens. Der afholdtes i den Anledning nogle Bestyrelsesmøder, og paa det sidste, den 14. Marts, i hvilket saavel Kaptajn Jens Svendsen som Kaptajn Thing og dennes Sagfører var til Stede, tilførtes der Protokollen følgende:

»De Tilstedeværende diskuterede det paa forrige Møde debatterede Spørgsmaal om Betydningen af Deklarationen til Hr. Thing angaaende hans 20,000 Kr. Aktier i Selskabet. Efter nogen Forhandling foreslog Hoppe, at Selskabet imod den ældre Deklarations Annullering afgav Hr. Thing en Tilstaaelse om, at disse hans Aktier, naar han af en eller anden Grund kom ud af Selskabets Tjeneste, gødtgjordes ham med det Beløb, som hans eventuelle Eftermand maatte være villig til at betale dem med ved Stillingens Overtagelse, eller som efter voldgiftsmæssig Vurdering fandtes at være Aktiernes virkelige Værdi i paagældende Øjeblik, og saaledes, at Godtgørelsen af Selskabet garanteredes med i det mindste 60 pCt. af Aktiernes Paalydende, altsaa 12,000, Tolv Tusinde Kroner. Sagfører Svendsen erklærede sig paa egne og Things Vegne tilfreds med dette Forslag, og bad om snarlig Tilsendelse af nyt Deklarations-Udkast overensstemmende hermed efter Brorsons Konzept. Sagfører Svendsen og Kaptajn Thing forlod nu Mødet. Bestyrelsen vedtog Hop-

pes Forslag under enhver Reservation af Selskabets Krav paa Regres lige overfor Kaptajn Jens Svendsen, hvis denne ny eventuelle Deklaration maatte forvolde Selskabet noget Tab; Kaptajn Jens Svendsen erkendte, at denne Reservation var ham tilkendegivet og henholdt sig til sin Fremstilling i forrige Møde, hvorefter han paastod at have givet den nuværende Deklaration Underskrift med Direktør P. M. Tegners Vidende og Vilje«.

I Oktober 1912 traadte Selskabet i Likvidation, og da Kaptajn Thing herved kom ud af sin Stilling i Selskabet, fremsatte han overfor Likvidatorerne Krav om, at Selskabet overtog hans Aktier til pari Kurs. Han har derefter gennem Likvidatorerne modtaget 90 pCt. af Aktiernes Paalydende og har nu anlagt denne Sag, hvorunder han alternativt søger A/S. Dampskibsselskabet »Frem« i Likvidation, ved dets Likvidatorer, Højesterets-sagfører E. Harboe og Kaptajn Jens Svendsen, eller sidstnævnte personlig dømt til at betale Aktiernes Restpaalydende med 2,000 Kr., hvoraf han kræver Renter til Betaling sker og Sagens Omkostninger — alt mod Udløvelse af de ommeldte Aktier.

Saavel Likvidatorerne som Kaptajn Svendsen personlig procederer til Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger. Citanten har til Støtte for sit mod Likvidatorerne rettede Krav gjort gældende, at den ovennævnte Deklaration, omend underskrevet af Kaptajn Svendsen, dog er udfærdiget efter Aftale med Direktør Tegner, som ogsaa forinden Underskriften har godkendt dens Indhold. Dette er imidlertid bestridt af Tegner, og da Citanten ikke ved det herom i Sagen iøvrigt oplyste har tilvejebragt noget Bevis for sin modsatte Paastand, maa der ved Paadømmelsen gaas ud fra, at Kaptajn Svendsen uden Bemyndigelse fra Bestyrelsen eller dens Delegerede har udstedt Deklarationen, som herefter ikke vil kunne være forpligtende for Selskabet eller nu dets Likvidatorer, hvis Paastand om Frifindelse allerede som Følge heraf vil være at give Medhold.

Forsaavidt Søgsmaalet er rettet mod Kaptajn Svendsen personlig, da har denne til Støtte for sin Frifindelse henvist til, at der paa Mødet den 14. Marts 1910 blev mellem alle Vedkommende, derunder ogsaa Citanten, truffet en ny Overenskomst til Afløsning af Forpligtelserne i Følge Deklarationen af 1907, og at hans mulige personlige Ansvar overfor Citanten i Følge bemeldte Deklaration dermed maa være ophørt.

Citanten har herimod gjort gældende, at der paa det ommeldte Møde ikke er kommen nogen endelig Ordning i Stand, og at det dér vedtagne maa være uden Betydning, eftersom den ny Deklaration aldrig blev udstedt. Heri kan der dog ikke gives ham Medhold.

Efter det Protokollen tilførte, hvis Rigtighed ikke er bestridt, maa der gaas ud fra, at Citanten er indgaaet paa det fra Direktør Hoppe fremkomne, af den øvrige Bestyrelse godkendte Forslag, og ved det saaledes vedtagne maa Citanten være bunden uden Hensyn til, at den ny Deklaration, som kun kan antages at skulle have tjent til Stadfæstelse af den paa Mødet truffne Overenskomst, ikke blev udstedt, hvilket forøvrigt efter det oplyste maa antages nærmest at have beroet paa en Forglemmelse.

Efter det saaledes anførte vil Kaptajn Svendsens Paastand om Frifindelse være at give Medhold.

Sagens Omkostninger findes Citanten at burde tilsvare de Indstævnte med 100 Kr. til Dampskibsselskabets Likvidatorer og 100 Kr. til Kaptajn Svendsen.

Hvordan faar vi Søfolk?

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af Hr. V. Raschs Artikel i *Dansk Søfartstidende* af 2. Maj og senere Artikel af 7. August d. A.

beder jeg om Plads for nedenstaaende Linier:

Naar Hr. Rasch skriver om Hyrerne i norske Skibe, burde han holde sig til Sandheden, disse er nemlig ikke 72 Kr., som han opgiver. Han burde se sig om efter Forholdene i Tyskland, hvor der er Overflod af Dreng, som søger til Søs, og netop gerne vil ud med vore danske 3-m. Skonnerter, og saa vidt jeg har erfaret, er der i Tyskland ingen Mangel paa Mandskab. Hamburg er til Tider overfyldt, og jeg kender flere Tilfælde, hvor svenske og norske Kaptajner er rejst fra svenske og tyske Havne til Hamburg, og dér har mønstret hele Besætninger.

Hr. Raschs Artikel af 2. Maj viser tydelig hans Standpunkt til danske Skibsførere, og jeg skal ikke komme nærmere ind herpaa.

Det af ham foreslaaede Skoleskib er der vist ikke mange der tror blot tilnærmelsesvis vil kunne svare sig, da mange af vore Sejlskibe, selv i disse gode Aar, kun giver ringe Overskud. Det er jo en kendt Sag, at Hr. Rasch længe har ønsket et saadant Skoleskib, det var jo at blive noget af en Reder ved Siden af hans anden Stilling. Blot han kan faa de Dreng, som om Vinteren er paa Skole lært at ro og Begyndelsesgrundene til lidt Sømandsarbejde, maa han helst overlade Resten til de Skibsførere og Styrmand, som faar dem om Bord, da Hr. Raschs Erfaring som Sømand jo ikke er saa stor.

Det er imidlertid en kendt Sag, at vi mangler Mandskab til vore Skibe, og det lige fra Skibsføreren til Drenge, som Mægler H. A. Hansen, Thurø, en Gang skrev i *Dansk Søfartstidende*, og mange af vore Søfolk sejler med norske Skibe. Jeg har talt med flere norske Kaptajner om denne Sag, dog er de langt fra tilfreds med alle de danske Matroser, de har om Bord, og det er næppe Hyren og Kosten, men andre Forhold, der trækker dem til Norge.

En anden Ting, som holder mange danske Dreng fra Søen, tror jeg, har sin Rod i det Forhold, der nu i alt for mange Tilfælde hersker mellem Reder og Fører. I vore moderne Sejlskibsaktieselskaber, hvor Føreren i Reglen er den største Aktionær, tages der, naar Skibet er i Fart, meget lidt Hensyn til Skibsføreren. Aldrig naar han en Havn, uden at Skibet længe forud er befragtet, og han er helt afskaaret fra Indflydelse paa Driften i den Retning. Naar Aktionærerne senere bliver utilfreds med Udbyttet, vender de sig derimod som oftest mod Skibsføreren. Enten sejler han for langsomt eller bruger for meget om Bord. De tænker kun sjældent over, hvorledes Skibet har været placeret eller hvilket Mandskab en Skibsfører har at arbejde med. Det er ofte hændt i de senere Aar i Marstal og Svendborg, at Førere af Sejlskibe er blevet afskediget. En saadan Mand, der føler sig forurettet, vil holde sine Børn fra Søen og paavirke Slægtinges og andres Børn, som han kommer i Berøring med, i samme Retning.

Det er netop disse Sønner af Skibsførere, Styrmand og Fiskere vi trænger til. Bønderkarlene, som Hr. Rasch skriver om, er heller ikke de daarligste at faa om Bord. Derimod er der mange mislykkede Læredreng, som ingen vil have at gøre med i Land og som saa søger til Søs, og der bliver de næppe heller til nogen Pryd for vor Nation. Til Slutning beder jeg Hr. Rasch ikke blande sig i Sagerne om Bord, men nøjes med at passe sin Skole. Tiden faar saa vise os, om det bliver gennem Sømandshøjskolen, det paatænkte Skoleskib eller gennem tyske Forhryringsagenter vi skal have vore Søfolk i Fremtiden.

En farende Skibsfører.

Finanslovsforslaget for 1914—1915.

(Fortsat.)

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1914 til 31. Marts 1915, bringer vi som Fortsættelse nedenstaaende Uddrag af Anmærkningerne til § 16, Budgettet for Ministeriet for Handel og Søfart:

Til A. III. Foranstaltninger vedrørende Søvæsnets.

Til A. III. A. Navigationsvæsnets. 1. Eksamenkommissionen. a. Lønninger. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

Det under 1. a. 2. opførte Beløb fordeler sig saaledes:

Vederlag til en Meddommer	Kr. 2,000.
— — — — — med pædagogisk Uddannelse	2,500.
	<u>Kr. 4,500.</u>

Til A. III. A. Navigationsvæsnets. 1. c. Andre Udgifter. Det under 1. c. opførte Beløb agtes anvendt til Kontorudgifter ved Navigationsdirektørembedet samt til Udgifter ved Eksamination af Elever, der ikke er forberedte ved den Skole, ved hvilken de eksamineres.

Til A. III. A. Navigationsvæsnets. 2. Tilskud til de godkendte Navigationsskoler. Paa de fire sidste Finanslove har denne Konto været opført med 35,500 Kr., hvoraf ekstraordinært eller midlertidigt 10,000 Kr.

Under Hensyn til, at der i Rigsdagssamlingen 1913—14 tænkes forelagt Lovforslag angaaende en Omordning af Navigationsvæsnets, har man fundet det rigtigst paa nærværende Lovforslag at opføre Kontoen med det ordinære Beløb, men man forbeholder sig eventuelt at stille Ændringsforslag om Forhøjelse af Tilskudet.

Det bemærkes, at medens efternævnte Navigationsskoler, nemlig i Kjøbenhavn, Svendborg, Nordby, Aalborg, Marstal og Bogø opfylder de i Lov om Styrmandseksamen m. m. af 30. Marts 1892 § 16 foreskrevne Betingelser, har dette ligesom de tvende forudgaaende Aar ikke været Tilfældet med Rønne Navigationsskole. Denne har nemlig i de sidste 3 Aar dimitteret som bestaaet et gennemsnitligt Elevantal, som beregnet efter den i Loven angivne Maade udgør 7, hvoraf 3 til den almindelige Styrmandseksamen, medens Loven forudsætter henholdsvis 10 og 6 Elever. I Henhold til nævnte Lovs § 16, 1ste Stykke, skulde Skolen herefter indstilles til at miste sit i § 14 a. nævnte faste Tilskud. Det skal imidlertid hertil bemærkes, at Skolens hele Virksomhed ikke er angivet ved ovenstaaende Tal, idet der i det anførte Tidsrum er dimitteret som bestaaede desuden 6 Elever til Fiske- og Sætteskipperprøverne. Endvidere foretages ved Skolen Forberedelse til Maskinisteksamen, og en Del Elever til samme er i det nævnte Tidsrum bleven dimitteret som bestaaet. Naar endelig henses til Øen Bornholms afsides Beliggenhed og den Betydning, Skolen hidtil har haft for Øens Sømandsbefolkning, maa man — navnlig paa dette Tidspunkt, da en samlet Overvejelse af Navigationsvæsnets Forhold bør anses som umiddelbart forestaaende — nære Betænelighed ved at foreslaa det omhandlede Tilskud inddraget.

Til A. III. A. Navigationsvæsnets. 5. Understøttelser. b. Understøttelser af værdige og trængende Elever. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

Til A. III. B. Eksaminer for Maskinister. 1. a. Lønninger. 1. Direktøren for Maskinistundervisningen. 2. Eksaminatorer og Meddommere (anslaaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

Bevillingen er opført med samme Beløb som for Finansaaret 1913—14. Af Bevillingen har der hidtil været tillagt 2det og 3die Medlem af Eksamenkommissionen et Vederlag, stort henholdsvis 1,200 Kr. og 960 Kr., medens Restbeløbet 11,140 Kr. har været forudsat at ville medgaa til Udgifter for de i Lov Nr. 116 af 12. April 1911 § 15 omhandlede Bedømmelseskommissioner. Fordelingen maatte, da den lige nævnte Lov betegnede en fuldstændig Omordning af Maskinisteksamensvæsnets, i sin Tid foretages rent skønmæssigt. Idet det imidlertid har vist sig, at det af Eksamenkommissionens Medlemmer udførte daglige Arbejde er saa betydeligt, at det de paagældende hidtil tillagte Vederlag ikke kan anses for nogen passende Godtgørelse herfor, men at omvendt det for Bedømmelseskommissionerne forudsatte Beløb kan nedsættes noget, tænkes det opførte Beløb fremtidig at ville fordele sig saaledes:

2det Medlem af Eksamenkommissionen	Kr. 1,800.
3die Medlem af Eksamenkommissionen	1,500.
	<u>Bedømmelseskommissionerne:</u>
Eksaminatorer	3,800.
Meddommere	6,200.
	<u>Kr. 13,300.</u>

1. b. Dagpenge og Rejsendgifter (anslaaet). Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

1. c. Andre Udgifter (anslaaet). Beløbet er opført med 1,000 Kr. mindre end det tilsvarende Beløb paa Finansloven for Finansaaret 1913—14, idet man har anset det for rettest at overføre et Beløb af 1,000 Kr., der maa paaregnes at ville medgaa til Udarbejdelse af Tegninger m. v. til Undervisningsbrug, til Underkonto 3 (Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler m. m.).

Til A. III. B. Eksaminer for Maskinister. 2. Tilskud til de godkendte Maskinkursus. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

Man har anset det for rettest at affatte Kontoens Tekst i Lighed med den tilsvarende Konto for Navigationsvæsnets. Konto § 16 A.

III. A. 2. Beløbet, der er det samme som for Finansaaret 1913—14, fordeles sig saaledes:

Til de godkendte Maskinistkoler i Aarhus, Helsingør, Odense, Svendborg, Horsens, Aalborg og Rønne, hver 1,000 Kr.	Kr. 7,000.
Til Københavns Maskinistkole	- 1,500.
Til Maskinistkoler, som forbereder til de elektrotekniske Fag	- 2,200.
Til Uddannelse af Lærere	- 400.
	<hr/> Kr. 11,100.

Til A. III. B. Eksaminer for Maskinister 3. Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler. Beløbet er forhøjet med 1,000 Kr., jfr. Bemærkningerne til 1. c.

Til A. III. B. Eksaminer for Maskinister. 4. Understøttelser til a. uformuende Maskinister (anslaet). Paa Finansloven for Finansaaret 1913—14 er bevilget et Beløb af 35,000 Kr. i Lighed med, hvad Tilfældet har været siden 1906—07. Da Lov Nr. 116 af 12. April 1911 om Eksaminer for Skibsmaskinister m. m. har bevirket, at der stilles forøgede Krav til Maskinistkolernes Undervisning, navnlig for saa vidt angaar den udvidede Maskinisteksamen, er Skolerne Udgifter saavel til Lærrelønninger som til Anskaffelse af Undervisningsmateriel støret, og Skolerne, der kun vanskelig kan klare sig i økonomisk Henseende, har derfor maattet forhøje Skolepengene.

Medens Skolepengene paa de statsunderstøttede Maskinistkoler saaledes i 1906—07 udgjorde:

For et Kursus til den almindelige Maskinisteksamen ikke over Kr. 150.	—
— udvidede	- 250.

er de tilsvarende Beløb nu:

For et Kursus til den almindelige Maskinisteksamen ikke over Kr. 180.	—
— udvidede	- 320.

Yderligere kommer for Eleverne Udgifterne til deres Ophold, idet de kun kunne arbejde paa Værksted en Del af den Tid, i hvilken de forbereder sig til Eksamen, samt Udgifter til Læsebøger m. m. De Beløb, der i de sidste Aar er ydet som Understøttelse af Statskassen til uformuende Maskinister, har efter de vedkommendes Uformuenhed udgjort:

for den almindelige Maskinisteksamen: enten 60 Kr. eller 80 Kr. eller 96 Kr.,
for den udvidede Maskinisteksamen: enten 80 Kr. eller 120 Kr. eller 160 Kr.

Under Hensyn til de foran anførte Omstændigheder maa man imidlertid anse det for ønskeligt, at Understøttelserne til de uformuende Maskinister forhøjes noget, og man har derfor foreslaet, at Kontoen forhøjes med et Beløb af 5,000 Kr.

b. Uformuende Maskinpassere og Motorpassere (anslaet). Paa Finansloven for Finansaaret 1913—14 er bevilget et Beløb af 1,500 Kr. Dette Beløb, der er anvendt til Understøttelse af uformuende Elever til Maskinisteksamen, er foreslaet forhøjet med 1,000 Kr., der tænkes anvendt til Understøttelse af uformuende Elever til den ved fornævnte Maskinisteksamenslov anordnede ny Motorpasserprøve.

Til A. III. C. Skoleskibet for vordende Sømænd »Georg Stage«. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

Til A. III. E. Andre Udgifter vedrørende Søværnet. 1. Mønstringsværnet. a. Til Mønstringsbestyreren i København for Udførelsen af de i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhøringsagenter m. m. ommeldte Forretninger for Københavns Vedkommende. 1. Honorar. 2. Kontorholdsvederlag. I et hertil indkommet Andragende har Mønstringsbestyreren i København, hvis Honorar og Kontorholdsvederlag i alt udgør henholdsvis 4,000 Kr. og 10,000 Kr. aarlig (jfr. Anmærkningen til § 19 A. II. D. II. C. 1. i Finanslovsforslaget for 1909—10 og Indenrigsministeriets Skrivelse af 11. December 1907 til Folketingets Finansudvalg), af hvilke Beløb henholdsvis 1,616 Kr. og 7,475 Kr. afholdes af Ministeriet for Handel og Søfarts Budget, medens Resten afholdes af Justitsministeriets, anboldt om en Forhøjelse saavel af Honoraret som Kontorholdet.

Da Mønstringsbestyreren og dennes Kontorpersonale udfører et særdeles betydeligt Arbejde, idet Mønstringskontoret paaser Overholdelsen af et stort Antal forskelligartede Bestemmelser i Sølovgivningen, til hvilket Arbejde der under den ofte stærkt forcerede »Eks-peditiv« udkræves en betydelig Grad af Øvelse og Nøjagtighed, maa man finde det ønskeligt, og Vederlaget for de paagældende, der som honorarlønnede ikke erholdes Alderstillæg eller er pensionsberettigede, maatte kunne forhøjes. Idet Ministeriet for Handel og Søfart derhos med Justitsministeriet, med hvilket man har brevvækslet om Sagen, kan være enig i, at Mønstringskontorets Arbejde for den væsentligste Del vedrører det under Ministeriet for Handel og Søfart sorterende Forhøringsværnet, har man under Hensyn til det foran anførte ment paa sidstnævnte Ministeriums Budget at turde foreslaa en Forhøjelse af Mønstringsbestyrerens Honorar af 400 Kr. samt en Forhøjelse af det Mønstringsbestyreren tillagte Kontorholdsvederlag paa 1,100 Kr. til Forbedring af Lønningerne for det paa Mønstringskontoret ansatte Personale efter Ministeriets nærmere Bestemmelse. Det tilføjes, at det ommeldte Personale for Tiden bestaar af 1 Fuldmæg-

lig og 4 Medhjælpere lønnede med henholdsvis 2,400, 1,800, 1,500, 1,100 og 1,100 Kr.

b. Vederlag i Henhold til Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 9 til forskellige Mønstringsbestyrere udenfor København. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

c. Andre Udgifter vedrørende Forhøringsværnet. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

2. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. a. Honorar til Ministeriets Konsulent i Sager angaaende Dampskibstilsynet. Paa Finansloven for 1913—14 var denne Konto, der da benævntes »Honorar« opført med 3,050 Kr. Ministeriet for Handel og Søfart har imidlertid fundet det rigtigst alene at søge bevilget Honoraret til Konsulenten i Sager angaaende Dampskibstilsynet paa denne Konto, nemlig 1,050 Kr., saaledes at det resterende Beløb af 2,000 Kr., der udgør den dette Ministerium paahvilende Halvdel af Honoraret til Bestyreren af Prøvekammeret for Skibslus og Kompasser for Orlogsværftet (jfr. Anmærkninger til Finansloven for 1904—05 til § 19 A. II. D. 6), herefter søges bevilget paa en selvstændig Konto § 16 A. III. E. 4. Prøvekammerets Undersøgelser af Skibslus og Kompasser udføres nemlig ikke alene i Henhold til Dampskibstilsynsloven af 3. Januar 1911 § 5, men ogsaa i Henhold til Sejskibstilsynsloven af 15. Maj 1909 § 5, jfr. nu Lov Nr. 131 af 29. April 1913 § 5, og det synes derfor at maatte foretrækkes, at det nævnte Beløb opføres paa en selvstændig Konto.

b. Dagpenge og Rejseudgifter. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

c. Andre Udgifter. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

3. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 131 af 29. April 1913 om Tilsyn med Sejskibe. Honorarer. Som det fremgaar af Anmærkningerne til § 19 C. II. B. IV. f. i Finanslovsforslaget for 1910—11, var det ved Emanationen af Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejskibe m. m. Hensigten at udnævne Synsmænd under det paagældende Tilsyn i et Antal af 20, saaledes at de heraf i Henhold til Lovens § 20 a. flydende Udgifter for Statskassen androg i alt 10,000 Kr., idet det Synsmanden ved den nævnte Lovbestemmelse tillagte faste Vederlag ansattes til 500 Kr. Af en forinden Lovens Ikrafttræden af Ministeriet for Handel og Søfart foretagen Undersøgelse af Sejskibstrafikken paa de forskellige Havne i Kongeriget fremgik det imidlertid, at det næppe vilde være nødvendigt at ansætte Synsmænd i saa stort Antal som det fornævnte, og ved Lovens Ikrafttræden den 1. Januar 1910 onrettedes derfor 13 Synsmændsposter med et fast Vederlag af 500 Kr. til hver, jfr. Anmærkningerne til § 16 A. III. E. 3. a. i Finanslovsforslaget for 1912—13.

Man har nu foretaget en Omgørelse over Antallet af Synsforretninger, der i det forløbne Treaar 1910—12 er foretaget ved hvert af de 13 Tilsyn, og efter at det herved har vist sig, at Antallet af Forretninger for 3 af disse (Tilsynene i Eshjerg, Frederikshavn og Kalundborg) har været yderlig ringe, nemlig ialt henholdsvis 25, 36 og 37 har man maattet tage under Overvejelse, hvorvidt de sidstnævnte Synsmændsposter burde ophæves ved den med Udgangen af Aaret 1913 udløbende 4-aarige Periode for Synsmændenes Udnævnelse, jfr. Lovens § 9. Man har derhos saameget mere maattet føle sig tilskyndet til at inddrage de paagældende Poster, som det derved indsparede Beløb vilde kunne finde Anvendelse til en Forhøjelse af det faste Vederlag for de tilbageblivende 10 Synsmænd, hvad man maatte anse som paakrævet, dels fordi det har vist sig nødvendigt ret hyppigt at lade Synsmændene afgive Erklæringer og tilvejebringe Oplysninger i Sager, der uden i og for sig at høre ind under Synsmændenes ved Loven afgrænsede Forretningsomraade, dog har nøje Forbindelse med Sedytighedslovgivningens Administration, dels ogsaa under Hensyn til den ved Lov Nr. 130 af 29. April 1913 om Ændring i oftænvedte Sejskibstilsynslov foretagne Nedsættelse af Taksten for Syn af Skibe mellem 80 og 100 Tons.

Da Loven imidlertid kun har virket i et saa forholdsvis kort Tidsrum, og da derhos den fornævnte Omgørelse tillige har vist, at Resten af de foretagne Synsforretninger, ialt 2,079, langtfra er lige- lig fordelt mellem de øvrige 10 Tilsyn, har man dog næret overvejende Betænkkelighed ved allerede nu at inddrage de ommeldte 3 Poster og har derfor ment indtil videre at burde foreslaa en Inddeling af Synsmændsposterne, paa Grundlag af den oftænvedte Omgørelse, i 3 Klasser omfattende samtlige 13 hidtil bestaaende Tilsyn, men saaledes at det faste aarlige Vederlag for de paagældende Synsmænd fastsættes til henholdsvis 650 Kr., 500 Kr. og 250 Kr., idet man ogsaa ad denne Vej vil opnaa nogen Forhøjelse af det faste Vederlag for de Synsmænd paa hvis Arbejdskraft Administrationen hyppigst maa lægge Beslag.

Beløbet vil herefter fordele sig saaledes:

Klasse I.: 5 Synsmænd (Aalborg, Fakse Ladeplads, Marstal, Rønne og Svendborg) à 650 Kr.	Kr. 3,250.
— II.: 5 Synsmænd (Aarhus, København, Kolding, Nykjøbing F. og Odense) à 500 Kr.	- 2,500.
— III.: 3 Synsmænd (Eshjerg, Frederikshavn og Kalundborg) à 250 Kr.	- 750.
	<hr/> Kr. 6,500.

b. Dagpenge og Rejseudgifter. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

c. Andre Udgifter. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

4. Honorar til Bestyreren af Prøvekammeret for Skibsløys og Kompasser for Udførelse af Prøver m. m. i Henhold til Lov Nr. 3 af 3. Januar 1911 § 5 og Lov Nr. 131 af 29. April 1913 § 5 den Ministeriet for Handel og Søfart paahvilende Halvdel. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14, jfr. Bemærkninger til § 16 A. III. E. 2. a.

5. Udgifter i Henhold til midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgående og Lastelinie. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

6. Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

7. Til Trykning og Indbinding af den i Selovens § 35 ommeldte Skibsdagbog og Maskindagbog. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

8. Udgifter i Henhold til den i Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 § 19 paabødte Nedsættelse til Hestekraft af Maskiner i danske Dampskibe. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

9. Udarbejdelse af Sølvkkesstatistikken i Henhold til Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 12. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

10. Understøttelser til Søfolk, der søger Undervisning udenfor Navigationsskoler. Samme Beløb som for Finansaaret 1913—14.

11. Til Udgivelse af en ny Udgave af »Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe«. Den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, der har Kendingssignaler, plejer at udkomme i ny Udgave hvert andet Aar. og da sidste Udgave udkom 1913, søges nu den fornødne Bevilling til Udgivelsen af en ny (22de) Udgave, se i øvrigt Bemærkningerne til Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1912—13. Til § 16 A. III. E. som 10. (Sluttet.)

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havet, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Lufttryksforskellen og med den Vindstyrken tillægger betydeligt udenfor Troperne. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Br.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNV., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guinea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny Skotland og den nordlige Del af De Forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt flov tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolinas Kyst, forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; »Northers« er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatorale Grænse for NØ. Passaten er sammenlignet med September, rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tiltager i Styrke og Hyppigheden er for

store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som i September. Mellem 20° og 60° V. Lgd., altsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hist og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, bygeaglig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der samtidig indtræder svær Dønning af SØ. Paa Grund af Stormarealets ringe Udstrækning yder Barometret i mange Tilfælde ikke nogen rettidig Advarsel. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjældent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlig høje Tryk, der hersker der.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side, om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt. Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon, kan man vente 3 pCt. Taage. Syd for 35° N. Br. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjældent i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de indtil den 18. September indløbne Meldinger, at der i Belle Isle Strædet og navnlig i østlig Retning herfor og indtil 48° V. Lgd. siden Slutningen af August endnu er truffet Isbjerge og Blokke i større Antal.

Paa den store New-Foundlandsbanke er Ismasserne derimod taget betydelig af, selv om enkelte Isbjerge er trængt frem i Nærheden af 43,5° N. og 41,5° N. mod SV. og S.

Fragtmarkedet.

Markedernes Udseende i de forskellige Retninger ser i Øjeblikket ikke stort anderledes ud end for en Uge siden. Fra Sortehavet og Azow blev der igen effektueret et meget stort Antal Befragtninger, og Raterne ligger gennemgaaende en Smule lavere; men Grundtonen er fremdeles stabil, og det er ikke utænkeligt, at den fornyede urolige Situation paa Balkan vil bringe Fragterne til igen at gaa opefter. Kulfragterne udefter til Middelhavet holder sig uforandret godt. Østen er stille og viser lidt Tilbagegang, da Købmændene indtager en reserveret Holdning. Forholdene i Nord- og Østersøen viser saa at sige ingen Forandringer i Ugens Løb. Ledig Tonnage er ikke særlig rigelig, og da der ventes at ville komme en Del Korn frem til Afskibning i Oktober og November, ser Rederne hen til et fastere Marked. Kulfragterne til Østersøen er faste ved et godt Begær, og i flere Tilfælde er der betalt højere Rater. I øvrigt sluttedes der i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Øst n. Soyabønner Wladivostok/U. K. eller Kontinentet (Frankrig ekskl.) 31/3 én, 32/3 to Lossehavne, 20. Decbr.—20. Januar. Hvede Sydney N. S. W. 34/ U. K. eller Kontinentet pr. Januar, 33/9 fra Fremantle. Erts Port Pirie 30/ Antwerpen, Novbr.—Decbr. Ris Birma 26/3 Hamburg eller Holland, Slutningen Oktbr. Saigon 27/ Havre eller Dunkerque, 29/6 Liverpool eller Hamburg, Septbr.—Oktbr. Kurrachee 17/9 én Havn U. K. eller Kontinentet, 18/3 to Havne, »net Havne«, 1.—25. Oktbr. Bombay 21/6 à 22/6 Dødvægt to Havne U. K. eller Kontinentet,

Fortsættes efter »Estreeta« (Safar.)

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Dampfartsskibssynstoven hørende Skibe og Fartsejer. Henhold til Forskrifterne for de under Dampfartsskibssynstoven hørende Skibe og Fartsejer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorts Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaares årlig. Abonnementsprisen er 1 Krone årlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Breddede- og Længdebestemmelser for *danske* Punktens Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilløjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for September 1913. Abonnementspris 2 Kr. årlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

1856. Sverrig. Norra Kvarnen. Storbådan. Fyr forandret.

(„Underrettelser for søfarende“ Nr. 39/1042. Stockholm 1913.)

Storbådan Fyr er nu et hvidt, rødt og grønt Lynfyrt, der viser Tre-Lyn hver 12 s.

Lyset er:

1. hvidt uforstærket i Pejlinger fra 178° til 222°;
2. grønt i Pejlinger fra 222° til 270½°;
3. hvidt i — - 270½° til 274°;
4. rødt i — - 274° til 293°;
5. grønt i — - 293° - 308°;
6. hvidt i — - 308° - 330°;
7. rødt i — - 330° - 347°;
8. grønt i — - 347° - 356°;
9. hvidt i — - 356° - 38°;
10. rødt i — - 38° - 65°.

Flammens Højde: 17 m. Linseapparat af 3die Orden. Synsvidde: 13 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn med sort Bælte. 63° 24' 34" N. 19° 35' 35" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1311. København 1913.)

Retningsangivelser sker i Grader fra 0° til 360° (fra N. om ad E.); dog bibeholdes de ældre Betegnelser for Vindretning.

For Vest benyttes Forkortelsen W. i Stedet for den tidligere Forkortelse O.

Indtil Kort og Bøger kan blive bragt i Overensstemmelse med det nye System, vil Overgangsformer kunne træffes, saaledes kan Kortene have to Længdeskalaer. Foruden Længdeangivelser fra *Greenwich* Meridian, hvilken betegnes med *Gr.*, kan Længden fra *Paris* Meridian være tilføjet i Parentes. Foruden Kompassgrader 0°—360° kan Betegnelse efter Kvadranter være tilføjet i Parentes.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korta eller
Bogs Nr.

England:

- N 140 China. Yang Tse Kiang. — Han kiang.
R 1491 England, east coast. — Harwich harbour.
R 86 Spain, west coast. — Cadiz bay and approaches.
R 953 Japan, Nippon. — Omai saki to Tsurugi saki.
N Tide Tables 1914.
R 2203 South Atlantic ocean. — South Atlantic ocean.
R 632 Africa, west coast. — Walvisch bay to Orange river.
R 3222 Russian maritime province. — Rikorda island to Larionoff point.

Frankrig:

R 4610 Bordeaux.

Holland:

R 104 Oostkust Sumatra. Straat Banka tot Noordwachter. 1 : 500 000,

Sverrig:

N Hamnar i Övre Norrland. (Luleå, Piteå, Byskefjärden med Furuögrund, Skelleftebukten med Bureå, Sikeå og Ratan).

Tyskland:

- R 248 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen. 1 : 25 000.
R 249 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl. 1 : 25 000.
R 386 Nordsee, Küste von Belgien: Reede von Ostende. 1 : 20 000.
R 388 Englischer Kanal, Nordküste von Frankreich: Reede von Calais. 1 : 15 000.
N Handbuch der Südküste Irlands und des Bristol-Kanals. 1913.

1857. Sverrig. Nordmalingsfjærd. Krikende. Fyr forandret.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 39/1021. Stockholm 1913.)
Krikende Fyr er nu forandret og viser To-Lyn hver 6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 127° til 130°;
2. hvidt i — 130° - 132°;
3. rødt i — 132° - 147°;
4. grønt i — 350° - 353°;
5. hvidt i — 353° - 355°;
6. rødt i — 355° - 356°.

Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. 63° 29' 25" N. 19° 36' 20" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 80/1818. København 1913.)

1858. Finland. Finske Bugt. Maklotö. Grund fundet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2449. Berlin 1913.)

I Nærheden af *Maklotö* er fundet: a) 3,4 m Vand paa 59° 55',3 N 24° 22',9 E, b) 3,7 m Vand paa 59° 55',0 N 24° 24',2 E, c) En Sten paa 59° 54',5 N 24° 22',3 E. Positionerne er efter *russiske* Kort; fradrages 1',2 i Lgd., svarer de til *danske* Kort. (Kort Nr. 155.)

1859. Rusland. Libau. Lystøndes Plads. Tønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2450. Berlin 1913.)

Lystønden ved *Libau* ligger paa 56° 33' 08" N. 20° 51' 57" E. Lossepladsen for Fyld paa *Libau* Red er afmærket med 2 sort-hvide Spiritønder med nedadvendt Kost over opadvendt Kost, paa 56° 35' 17" N. 20° 58' 00" E. og 56° 33' 50" N. 20° 58' 00" E. Den tidligere Afmærkning er inddraget.

Mellem de to hvide Spiritønder i Forhavnen er udlagt en tredje hvid Spiritønde med nedadvendt Kost paa 56° 32' 32" N. 20° 59' 02" E.

(Kort Nr. 206.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 86/1648. København 1913.)

1860. Tyskland. Pillau. Fyrs Plads.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2502. Berlin 1913.)

Det grønne, faste Fyr paa S.-Molens Hoved ved *Pillau* staar paa 54° 38' 53" N. 19° 52' 12" E. og ikke som tidligere meddelt.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 86/1648. København 1913.)

1861. Tyskland. Poberow. Baake nedlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2507. Berlin 1913.)

Baaken paa Stranden ved *Poberow*, mellem *Gross-Horst* og *Berg-Dierenow* er nedlagt. 54° 03',6 N. 14° 55',2 E.

1862. Tyskland. Swinemünde. Afmærkning forandret.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 38/2445. Berlin 1913.)

Ved Styrbords Side af Indløbet til *Swinemünde* ligger nu følgende røde Spiritønder:

- Tønde *A* paa 53° 56' 33" N. 14° 16' 34" E.;
 — *B* — 53° 56' 26" N. 14° 16' 36" E., hvor Tønde *A* tidligere laa;
 — *C* — 53° 56' 19" N. 14° 16' 38" E., hvor Tønde *B* tidligere laa.
 Den røde Spiritønde *D* har Ballon. 53° 56' 03" N. 14° 16' 42" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/1053. København 1912.)

1863. Tyskland. Swinemünde. Tid-Signal indstilles.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2580. Berlin 1913.)

Tid-Signalaapparatet ved *Swinemünde* skal istandsættes, hvortor Tid-Signalet om kort Tid ophører for en Tid af 6 Maaneder. 53° 54' 38" N. 14° 16' 08" E.

1868. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Assateague Ankerplads. Fløjte-tønde inddrages.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1414. London 1913.)

Omtrent den 1ste Oktober 1913 inddrages *Outer* Fløjte-tønde ved Yderenden af *Chincoteague Shoals*. 37° 49½' N. 75° 18' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1880. Puerto Rico. Cabras. Lystønde udlægges.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1890. London 1913.)

Omtrent den 15de Oktober 1913 udlægges en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s, Blink 3 s, Mørke 7 s, 2½ Sm 64° (mstv. NE. 4. E. 7/8 E.) fra *Cabras Island* Fyr, paa samme Sted, hvor den sorte Stump-tønde Nr. 7 ligger; denne inddrages samtidig. 18° 14' N. 65° 33¾' W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1890. Italien E.-Kyst. Punta della Maestra. Lystønde forandret.**

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 236/700. Genova 1913.)

Lystønden 4,1 Sm 100° fra *Punta della Maestra* Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 2 s, Blink 1 s, Mørke 1 s. 44° 57' 22" N. 12° 34' 23" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 91/1419. København 1913.)

1891. Østerrig-Ungarn. Puntadura. Fyr forandret.

(„Kunnamæning für Seefahrer“ Nr. 38/1197. Pola 1913.)

Det midlertidige hvide, faste Fyr paa Øen *Puntadura* ombyttes den 30te September 1913 med det blivende Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 9 s, Lys 6 s, Mørke 3 s. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 13 Sm. Taarn over Midten af 2-etages Bygning. Fyret er skjult af Øen selv i Pejlinger fra 161° til 316°. 44° 18',1 N. 15° 01',9 E.

1892. Marokko. Ceuta. Skær fundet.

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 134/1093. Madrid 1913.)

Ved *Ceuta* er fundet: a) et Skær, *Piedra blanca*, med mindste Dybde 2 m, paa 35° 49' N. 5° 20' 10" W., og b) et Skær, *Roca del potro*, som er forbundet med *Caballo* Skæret; det er netop overflydt.

IX. Bekendtgørelser m. m.**1893. Frankrig. Forandrede Betegnelser i nautiske Hjælpemidler.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 447/2780. Paris 1913.)

I *franske* Efterretninger for Søfarende, nautiske Hjælpébøger og Kort overgaas til forskellige nye Betegnelser fra 1ste Januar 1914.
 Længden vil blive regnet fra *Greenwich* Meridian.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

1882. England S.-Kyst. Plymouth Sund. Vrag afmærket.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1418. London 1913.)
En Lægter er sunket i det W.-lige Løb, *Plymouth* Sund, 140 m 307° (misv. NW. ¼ N.) fra Fyret paa Bølgebryderen. Et Vragmærkeskib er udlagt 90 m NW. for Vraget og viser de sædvanlige Dagsignaler samt hvide Fyr om Natten. En grøn Vragtønde er udlagt tæt W. for Vraget, som ligger paa 50° 20' N. 4° 09½' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1883. Frankrig. Bassin d'Arcaehon. Larros. Fyr midlertidig slukket.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 454/2814. Paris 1913.)
Det hvide, røde og grønne faste Fyr paa N.-Enden af Molen ved *Larros* er midlertidig slukket. 44° 38' 48" N. 1° 04' 30" W.

1884. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New Haven. Fyr tændes. Afmærkning forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1409 og 1410. London 1913.)
Omtrent den 10de Oktober 1913 tændes et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., paa S.-Enden af *Sandy Point* Dæmning, Flammens Højde: 11 m. Sort Gittertaarn med Dagmærke under Lanterne. Taagesignal gives med Klokke, der giver To-Slag hver 8 s., Slag, Pause 1 s., Slag, Pause 7 s., 41° 15' 45" N. 72° 55' 06" W. Samtidig inddrages Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Lys med Formørkelser, og som ligger 0,1 Sm 123° (misv. SE. ¼ E.) fra S.-Enden af *Sandy Point* Dæmning. Sort Spiritønde Nr. 1 flyttes 0,25 Sm 65° hen og kommer til at ligge 1,16 Sm 196° (misv. SW. t. S. ⅜ S.) fra samme Punkt. Sort Stumtønde Nr. 3 flyttes 0,14 Sm S. hen og kommer til at ligge 100° (misv. E. t. S. ¼ S.) fra samme Punkt.

1885. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Grund. Fløjtetønde forandrer Farve.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1413. London 1913.)
Omtrent den 1ste Oktober 1913 forandres Farven paa Fløjtetønden paa W.-Enden af *Fenwick Island* Grund til sort, og den mærkes 1. 38° 27' 06" N. 74° 56' 50" W.

1886. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Little Gull Banke. Afmærkning forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1413. London 1913.)
Omtrent den 1ste Oktober 1913 udlægges: a) En rød Lys- og Fløjtetønde 2, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., ud for NE.-Enden af *Little Gull* Banke i 16 m Vand, 3,5 Sm 125° (misv. SE. ¼ E.) fra *Ocean City* Rednings-Station. 38° 18' N. 75° 02' W. b) En sort og rød vandret stribet Stumtønde ved S.-Enden af *Little Gull* Banke i 11 m Vand, 3,4 Sm 162° (misv. S. t. E.) fra samme Punkt. 38° 17' N. 75° 04½' W.

Sort Stumtønde 3 GS ved NE.-Enden af *Little Gull* Banke inddrages.

1887. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Blackfish Banke. Lys- og Klokketønde udlægges.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1414. London 1913.)
Omtrent den 1ste Oktober 1913 udlægges en Lys- og Fløjtetønde 4, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s., ved E.-Siden af 4,1 m Stedet paa *Blackfish* Banke, hvor den sorte Stumtønde nu ligger; denne inddrages. 37° 50½' N. 75° 15¾' W.

1864. Tyskland. Kleines Stettiner Hafl. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2508. Berlin 1913.)
Fra den 2den til den 15de Oktober 1913 (dog ikke den 8de) skydes paa Hver-dage fra Kl. 10 Fm. til Kl. 2 Em. fra *Jüterbog* mod Maal paa Søen. Fra Øvelsespladsen SW. for Landsbyen *Garz* skydes mod SW., S. og SE. Skibe, der passerer Farvandet i E.-W.-lig Retning, maa paa Strækningen mellem Fyrskibene *Wotzig* og *Elb und Bock* holde c. 2000 m S.-ligere end den sædvanlige Rute. Skydepladsen begrænses mod W. af Linien: Fyrskibet *Elb und Bock*—Landsbyen *Newerow*, og mod E. af Linien: Fyrskibet *Wotzig*—Landsbyen *Garz*. Pladsen er afmærket med Spiritønder med grønt Flag. SW. for *Garz* hejses under Skydningen en rød-gul Ballon. Framme, Politifartøjer m. m. viser grønt Flag. *Garz*: 53° 53' N. 14° 10¾' E.

1865. Tyskland. Flensborg Fjord. Lystønder udlægges.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2521. Berlin 1913.)
I Begyndelsen af Oktober 1913 ombyttes de røde Spiritønder D og L og de sorte Spidstønder 2 og 3 i *Flensborg* Fjord med Lystønder.

Den røde Lystønde D og den røde Lystønde L ved *Brennstoff* Punt skal vise hvidt Tre-Blink hver 12 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 5 s., Lystønde D: 54° 51' 6 N. 9° 37' 0 E. Lystønde L: 54° 52' 6 N. 9° 33' 9 E.

Den sorte Lystønde 2 skal vise rødt To-Blink og den sorte Lystønde 3 hvidt To-Blink, begge hver 7 s., Blink 1 s., Mørke 1½ s., Blink 1 s., Mørke 3½ s., Lystønde 2: 54° 52' 8 N. 9° 37' 7 E. Lystønde 3: 54° 53' 2 N. 9° 35' 5 E.
(Kort Nr. 241, 243 og 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/307. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1866. Danmark. Sundet. Kastrup. Fyr tændes.

Den 15de Oktober 1913 tændes følgende Fyr ved *Kastrup* Havn:
1. Et grønt, fast Fyr paa N. Molens Hoved. Flammens Højde: 3 m. Hvid, 5 m høj Pæl.

2. Et rødt, fast Fyr paa den forreste Ledebaake. Flammens Højde: 10 m.

3. Et rødt, fast Fyr paa den bageste Ledebaake. Flammens Højde: 15 m.

Alle Fyrene (1, 2 og 3) har Linseapparat og er synlige i Pejlinger fra 197½° til 287½°. De to røde Fyr (2 og 3) leder, holdt overet i 242½°, gennem Indsejlingstrenden. (Kort Nr. 156, 160, 210, 211, 182 og 250. Danske Lods, Side 298. Havne-Lods, Side 85. Fyr-Fort. Nr. 249 B og 249 C. a. b.)

1867. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bandholm-Rende. Afmærkning forandret.

Ved NW.-Enden af *Bandholm-Rende* ud mod *Leindholm-Dybb* er paa Rendens SW.-Side udsat 2 Risprikker i Forlængelsen af Risprick-Rækken, med samme indbyrdes Afstand som mellem de øvrige Risprikker, c. 200 m. Den yderste Halmprick staaar altsaa nu over for den 3die-yderste Risprick, c. 54° 52' 3 N. 11° 28' 5 E.
(Kort Nr. 157, 244 og 251. Danske Lods, Side 544. Sem.-Fort., Side 42.)

1868. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Fyr tændes.

Den 15de Oktober 1913 tændes paa *Fredericia* Havns S.-Moles Hoved et nyt Havnefyrt, der viser grønt, fast Lys over Farvandet og hvidt, fast Lys over Havnen. Samtidig forandres det grønne, faste Fyr paa Dampfærgehavnens W.-Moles Hoved til et rødt, fast Fyr.

Fredericia Havn: 55° 33½' N. 9° 45½' E.

(Kort Nr. 156, 160, 223, 241 og 242. Danske Lods, Side 379. Havne-Lods, Side 51. Fyr-Fort. Nr. 328 og 330.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1869. **Danmark. Kattegat. Kyholm N. Vrag afmærket.**
En Skonerbrüg er sunket 250 m N. for N.-Spidsen af *Kyholm*. En Vragvæg vil blive udlagt ved Vraget, som skal uskadeliggøres. *Kyholm N.-Spids*: 55° 56' N. 10° 40' E.

1870. **Danmark. Limfjorden. Thybørn-Kanal. Vandstand.**

I *Thybørn-Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Haarelsen* 4,5 m, i *Svanholm-Løb* 1,8 m, i *Kobbørn-Løb* 2,8 m, i *Søhulsholm-Løb* 2,9 m, i *Gaasholm-Løb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 2,9 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thybørn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

1871. **Nordsøen. Lynsvig Fyr WSW. Vrag findes ikke.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 382/2452. Berlin 1913.)
Vragstøsten N. for *Horns-Ræv*, c. 20 Sm 249° (misy. W. 3/4 S.) fra *Lynsvig Fyr*, er ikke senere set. *Lynsvig Fyr*: 56° 03' 00" N. 8° 06' 25" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1868. København 1912.)

1872. **Rusland. Hvide Hav. Intzi (Intsi). Fyr midlertidig forandret.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 446/2775. Paris 1913.)
Medens *Intzi Fyr*taarn ombygges er et midlertidigt Fyr tænkt i et Trætaarn i umiddelbar Næthed deraf. 65° 58' N. 40° 43' E.

1873. **Rusland. Hvide Hav. Yukanskje. Baaker opført.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1385. London 1913.)
Ved *Yukanskje* er opført 2 Ledebaker paa Landet bag Havnen. Holdt overet i 7°—187°, leder de gennem Indsejlingen. Paa NW.-Enden af Øen *Medvezhi*, E. for Indsejlingen er opført en Baake. *Medvezhi*: 68° 03 1/2' N. 39° 39 1/2' E.

1874. **Norge. Hardanger Fjord. Fyr tændes.**

(„Berichtsjærelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 19. Kristiania 1913.)
Den 1ste Oktober 1913 tændes følgende Fyrlamper i *Hardanger Fjord*:

I. *Emes Fyrlampe* viser Lys med To-Formarkelser. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 47° til 55°, fri N. om *Løvfaldstranden*;
2. hvidt i — 55° - 67°, fri S. om *Skjelnesødden*;
3. grønt i — 67° - 154°, fri E. om *Varaldsø*;
4. hvidt i — 154° - 169°, fri W. om *Hamarsen*;
5. rødt i — 169° - 249°, fri S. om *Digrenes*;
6. hvidt i — 249° - 252°, fri N. om *Sundalslandet*;
7. grønt i — 252° - 263°, ind paa Land.
Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 05' 40" N. 6° 07' 25" E.

II. *Haastabønes Fyrlampe* viser Lys med En-Formarkelser. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 220°, inde paa Land, til 230°;
2. grønt i — 230° fri E. om *Sauenes*, til 310°;
3. hvidt i — 310° fri S. om *Eikenes*, til 327°;
4. rødt i — 327° fri E. om *Troms*, til 343°;
5. grønt i — 343° nepop fri E. om *Tingnesfluen*, til 45°;
6. hvidt i Pejlinger fra 45° fri N. om *Stenkorsnes* og *Losvommen*, til 65°;
7. rødt i — 65° fri S. om *Skjevenes*, til 70°, ind paa *Tyrvenes*.
Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 27' 20" N. 6° 36' 45" E.

III. *Støttenes Fyrlampe* viser Lys med En-Formarkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 203°, inde paa Land, til 228°;
2. hvidt i — 228° fri S. om *Skolpenes*, til 236°;
3. rødt i — 236° fri N. om *Busnes*, til 355°;
4. grønt i — 355° fri W. om *Kirkenes*, til 15°;
5. hvidt i — 15° fri W. om Landet ved *Ervnes*, til 29°;
6. rødt i — 29° fri E. om *Troms*, til 83°, ind paa *Eikenes*.
Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 1/2 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 25' 40" N. 6° 42' 45" E.

1875. **Tyskland. Elben. Fyrskibene Elbe I og Elbe V. Ombygning.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 382/2454. Berlin 1913.)
Fyrskibet *Bürgemeister Oswald (Elbe I)* og *Bürgemeister Kirchhempner (Elbe V)* ligger atter paa deres egne Stationer paa henholdsvis 54° 00' N. 8° 15' E. og 53° 57' N. 8° 40' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1868. København 1913.)

1876. **Tyskland. Elben. Fyrskibet Elbe I. Prøver.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 382/2584. Berlin 1913.)
I Tiden mellem 7de og 24de Oktober 1913 holdes Prøver med lodret opad rettet elektrisk Lys og med en elektrisk Sirene ombord i Fyrskibet *Elbe I*. Denne Sirene prøves dog kun i klart Vejr. I Taage benyttes det normale Taagesignallapparat. 54° 00' N. 8° 15' E.

1877. **Tyskland. Weser. Nordgründe. Tønder indtraget.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 382/2455. Berlin 1913.)
De 3 sorte Spidstønder, *I*, *Ia* og *Ib*, som til Forsøg var udlagt paa *Nordgründe*, er indtraget. c. 53° 56' N. 8° 09' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1868. København 1913.)

1878. **Tyskland. Jade. Innenjade. Forsøgsgegnstand indtraget. Vrag forsvundet.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 382/2457. Berlin 1913.)
Forsøgsgegnstanden 300 m S. for Tønde Ø i *Innenjade* er indtraget. Tønden: 53° 39 1/2' N. 8° 06 1/2' E.
Vraget af *Telegraph* i *Sengwarder Balle* kunde ikke findes i Foraret 1912 og er heller ikke fundet senere. 53° 36' 21" N. 8° 11' 56" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/853 og 49/2894. København 1912.)

1879. **Tyskland. Østfrisiske Øer. Borkum. Skydning.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 382/2458. Berlin 1913.)
Den 9de og 10de Oktober 1913, eller, hvis Vejret nødvendiggør det, de nærmeste Dage derefter, afholdes Skarpskydning fra *Borkum* mod Maal paa Søen. Der skydes over *Osterens* fra Anduvningstønden til Tønde O 6. *Westerens* er fri. *Borkum Fyr*: 53° 35 1/2' N. 6° 40' E.

1880. **Holland. Schulpengat. Torpedoskydning ophørt.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 208/1979. s. Gravenhage 1913.)
Torpedoskydningen i *Schulpengat* paa c. 52° 56' N. 4° 42' E. er ophørt.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1868. København 1913.)

1881. **Holland. Noord-Hinder. Fyrskib midlertidig ombyttet med Reservefyrskib.**

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 205/1959. s. Gravenhage 1913.)
I Oktober 1913 ombyttes *Noord-Hinder Fyrskib* med et Reservefyrskib, som viser hvidt Et-Blink hver 10s, Blink 3s. Mørke 7s. Synsvide: 11 Sm. Taagesignal gives med Sirene, To-Stød hver 2 m, dyb Tone 2 1/2 s, Pause 4 s, høj Tone 2 1/2 s, Pause 11 s. I øvrigt som *Noord-Hinder Fyrskib*. 51° 35' N. 2° 36' E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1366. Japan—Tsu Sima. Ko zaki light—Alteration in character. Position: Lat. 34° 5' N., long. 129° 12½' E. Abridged description of new light. Lt. Fl. ev. 15 sec., 192 ft., vis. 20 m. Details The fixed white light with red sector has been replaced by a light having the undermentioned characteristics: Character. A flashing white light every fifteen seconds. Elevation. 192 feet. Visibility. 20 miles, from the bearing 270° (N. 85° W. Mag.), through north and east, to 113° (S. 62° E. Mag.). Order. 5th. Power. 3,000 candles. Remarks. It is assumed that the red sector formerly shown from this light has been discontinued. Variation. 5° W. (Notice No. 1366 of 1913, dated 15th September.)
Charts affected. No. 2885, Tsn sima. No. 127, Hirado kaikyo to Shimonoseki kaikyo. No. 3366, Fusan harbour to Port Hamilton. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 358, Western coasts of Kinsu and Nipon. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2347, Nipon, Kinsu, Shikoku, &c. No. 1263, China sea. No. 781, Pacific, north-west-sheet. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 986, Japan, Korea, &c., 1904, page 122. East Coasts of Korea and Siberia, &c., Pilot, 1913 page 83. (In press.)

No. 1374. Ceylon, South Coast. Hambantota—Alteration in character of light. Position. Lat. 6° 7' N., long. 81° 7½' E. Abridged description of new light.—Lt. Occ., ev. 30 sec., 119 ft., vis. 13 m. Details. The fixed red light has been discontinued, and a light having the undermentioned characteristics has been established: Character. An occulting white light every thirty seconds, showing thus:
Light, occultise.
27 secs. 3 secs.

Elevation. 119 feet. Visibility. 13 miles. Order. 4th. Structure. White lighthouse, 47 feet in height. Remarks. The exact position of the new lighthouse is not stated, a note, "Position approximate", has therefore been placed against it on the charts. (Notice No. 1374 of 1913, dated 16th September.)
Charts affected. No. 3730, Plan of Hambantota. No. 3265, Galle to Little Basses. No. 813, Ceylon, south part, south of 7° 20' N. No. 828, Cape Comorin to Cocanada. No. 70, Bay of Bengal. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 298. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 138.

No. 1376. Japan—Inland Sea. Shimonoseki kaikyo—Light-buoys established. (1) Position. In a depth of 8 fathoms, at a distance of 2½ cables, 10° (N. 15° E. Mag.), from Yojibei iwa light-beacon, and 259° (S. 83° W. Mag.), from Kasagashira yama Δ. Yojibei iwa, lat. 35° 55¼' N., long. 130° 55½' E. Description. A red truncated conical light-buoy with framework superstructure exhibiting an occulting white light every six seconds, thus:
Light, occultise.
4 secs. 2 secs.

(2) Position. In a depth of 8 fathoms, at a distance of 2½ cables, 216° (S. 41° W. Mag.), from Yojibei iwa light-beacon, and 241° (S. 66° W. Mag.) from Kasagashira yama Δ. Description. A red truncated conical light-buoy with framework superstructure exhibiting an occulting white light every six seconds, thus:
Light, occultise.
4 secs. 2 secs.

Variation. 5° W. (Notice No. 1376 of 1913, dated 16th September.)
Charts affected. No. 3114, Moji and Shimonoseki ko (1). No. 1578, Shimonoseki kaikyo. No. 592, Approach to Shimonoseki kaikyo. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 504.

No. 1380. Formosa—Pescadores Channel. Sabo sho—Light established. Position. Lat. 23° 32' 10" N., long. 119° 43' 20" E., on chart No. 1961. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (2), W.R., ev. 6 sec., 79 ft., vis. 14 m. (U). Details: Character. A group flashing light with white and red sectors, showing a group of two flashes every six seconds, thus:
Flashes, occultise.
2 5 secs. 1 sec.

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Oktbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116½ — ¾	116¼	116¾
Danmark	112 — ¼	112¼	112¾
Norden	121 — ¼	121¼	121¾
Gorm	—	—	—
Carl	122½ — ¾	122¾	123
Dannebrog	137¾ — 158	137¾	138
Skjold	109 — ¼	109	109½
Urania	—	38¾	40
Neptun	129¼ — ½	129¼	129½
Dampsk. af 1896	129¼ — ½	129¼	129½
Højmdal	135 — ¼	135	135¼
Østasiatisk	130¾	130½	130¾
Østersøen	—	—	—
Nordseøen	—	—	—
Gorm	129¼ — ½	129¼	129½
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	87¾ — 88	87¾	88
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5½% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiatisk Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3½% uops. Stats.	82½	82¼	83
3½% Husejer Kreditk.	—	82½	84½
3½% Kbhvns Kreditf.	—	89	91
4% — — 2. Serie	—	92	94
4% — — 1.	—	93¾	95¾
3½% Østift. Kreditf.	—	88	89
4% — — 7.	—	89¾	91¾
3½% Landkreditk.	—	92½	94½
4% Østift. Kreditf.	—	89¾	90

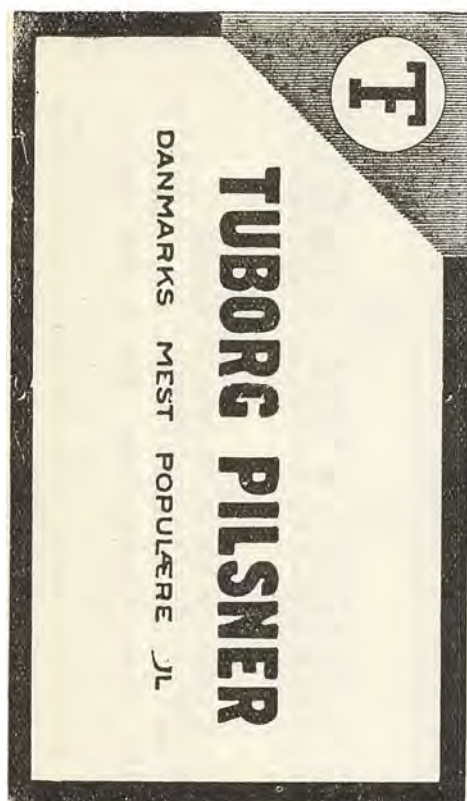
Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	150¼	152¼
Privatbank	—	103¾	104
Landmandsbank	137¼ — ½	137¼	137¾
Handelsbank	—	142½	143½
Grundejerbank	—	11	12
Burm. & Wain	86¾ — 87¼	87¼	87½
Helsingørs Jærnak	—	121	122
Sukkerfabr.	224 — ¼	224	224½
Bryggeri Aktier	216¾ — 217¼	217¼	218½

Vekselkurser d. 1. Oktober 1913		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.23	18.18
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.60	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. September 1913.	
Russiske Noter	215.90
4% Russiske Consols	88.10
3½% — Boden Kredit	84.00
5% Mexikanske 1899	93.75
5% Rumanske Stats	99.20
4% — — 1890	93.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 152,000, „Danmark“ 96,000, „Norden“ 172,000, „Carl“ 144,000, „Dannebrog“ 160,000, „Skjold“ 72,000, „Urania“ 40,000, „Dampskib. af 1896“ 108,000, „Heimdal“ 144,000, „Gorm“ 76,000, „Neptun“ 128,000, „Dansk-russisk“ 168,000, „Østasiatisk“ 52,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.



Revisions- og Forvaltnings-Institutet,
 Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.
 Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.
Forvaltnings-Afdelingen
 paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og
 at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
 Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Elevation, 79 feet. Visibility, 14 miles. Sectors, Red from 280° (N. 290° E. Mag.), through east and south, to 1980° (S. 190° W. Mag.). White thence, through west, to 3270° (N. 320° W. Mag.). Red thence, over Rokushaku sho, to 3330° (N. 260° W. Mag.). White thence, through north, to 280° (N. 290° E. Mag.). Order, 4th. Power, 1,000 candles. Structure, Octagonal tower, painted in black and red bands, 36 feet in height to centre of lantern. Remarks, The light is unwatched. Variation, 1° W. (Notice No. 1380 of 1913, dated 18th September.)

Charts affected, No. 1961, Pescadore islands, No. 2409, West coast of Formosa and Pescadores, No. 1760, The Brothers to Ocksen islands, No. 1968, Formosa island and strait, No. 2661b, China sea, northern portion. Publications, List of Lights, Part VI, 1913, page 185. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 133.

No. 1381, Bay of Bengal—India. Part light—Obscured arc. Position, Lat. 190° 47' N., long. 85° 49' E. Details, Owing to the erection of the new Government House, the light (occluding white) is obscured over an arc of 10°, between the bearings 2650° (S. 84° W. Mag.) and 2750° (N. 86° W. Mag.). Variation, 1° E. (Notice No. 1381 of 1913, dated 18th September.)

Chart affected, No. 1425, Gopulpur to False point, with plan. Publications, List of Lights, Part VI, 1913, No. 342, Bay of Bengal Pilot, 1910, page 265.

Oktbr. Erts Bombay 18/ Antwerpen (5,500 Tons pr. 1.—25. Novbr.).

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Nikolajeff eller Odessa 11/6 à 12/ London eller Rotterdam, 11/9 à 12/3 Weseren eller Antwerpen, 12/ à 12/6 Hamburg, 3 d. mindre Byg, prompt. Sulina 11/3 Basis Rotterdam pr. 20. Oktbr. Mindre Baade fra russisk Sortehavshavn 14/ à 14/1½ N. C. eller »any«, 14/6 à 14/7½ Hamburg, Annullering 15. Oktbr., Azow (store Baade) 13/ à 13/3 Rotterdam, 13/3 à 13/6 Antwerpen, Emden eller Weseren, 13/6 à 13/9 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt, 3 d. mindre pr. 15.—31. Oktbr. Donauen 12/9 Liverpool eller Glasgow, 13/3 begge Havne, 1.—15. Oktbr. Oljekager Azow/Danmark 17/, prompt. Erts Poli 13/6 Rotterdam (7,500 med 800/800), 1.—15. Oktbr. Erts Nikolajeff/Antwerpen 14/3 (5,200 pr. 1.—15. Oktbr.).

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 9/ Hull, 9/6 London, Begyndelsen Oktbr. (6,000 T.). Erts Alger 6/4½ Rotterdam (7,000), 8/ Karthagera eller Porman/Maryport, fri Despatch, 9/6 Benisaf/Middlesbro, full terms. Esparto 17/6 Oran/Granton. Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 4/9 Cardiff, 5/3 Newport, 5/6 Glasgow, 5/9 Tyndock, 6/ Ayr, Grangemouth eller Middlesbro, 6/1½ Westhurtlepool.

Nordamerika. Deals Campbelltown 50/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 52/6 fra Miramichi. Korn New York, Filadelfia eller Baltimore 2/6 Avonmouth eller Rotterdam, 2/7½ Hull eller Antwerpen, 2/9 Bordeaux, 3/ Lissabon, 23. Oktbr.—15. Novbr. Montreal 2/9 Avonmouth eller Rotterdam, 1.—15. Oktbr. Petroleum New York eller Filadelfia 23 Cents Filippinerne (to Havne), Novbr.—Decbr., 25 Cents Japan (tre Havne), Oktbr., 25 Cents Korea (to Havne), Novbr.—Decbr. Kul Norfolk 17/6 Rio Janeiro, Oktbr. Timecharter enkelt Trip 5 à 5/6 Dødvægt, Levering U. S., Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 14/3 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), prompt, 3 d. mindre pr. 1.—20. Oktbr. Fra Buenos Aires eller La Plata samt Bahía Blanca sluttedes intet. Villa Constitucion 17/6 for Scrap Iron til Genua, prompt.

Østersøen. Kornfragterne fra St. Petersborg ligger paa det nærmeste uforandret, men Ladninger er stadig ret knappe. For Pulpwood kan faas Mk. 26—27 til Rotterdam, og 31/ betalles til Østnorge. Kortprops til Østkyst Kulhavn 33/ pr. Fav. Riga noterer ikke saa faa Laster, og Raterne er Frs. 37 D. B. ¼ à 1/5 Boards til Antwerpen, Frs. 40 Rouen, Hfl. 15—16 til Holland, 26/ Grangemouth, 38/6 Cardiff, 43/6 D. B. Limerick, 42/6 Preston. Fra Libau betalles 1/1½ Havrebasis Rotterdam, 1/2¾ London, 1/3¾ Dunkerque, 1/6¾ Rouen. Sukker fra nordtysk Havn omkring 8/ til Liverpool eller Greenock. Blandt Befragtningerne fra Botten nævner vi 38/ pr. Fav. Kortprops fra Sydfinland til Østkyst Kulhavn, 30/6 D. B. B. Sundsvall (to Pladser)/London (1,000 Stds.) 31/ tre Lastepladser, Hfl. 17 Søderhamn/Rotterdam (600), Frs. 46 d. b. Hernøsand/Cherbourg (475), Frs. 72 Sundsvall (tre Pladser) og Gefle/Algier og Oran (1,200). Erts Narvik/nordlig Havn U. S. 7/, (8,000 Tons).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 5/6 Helsingfors (2,800), 6/ Riga (1,600), 9/ Reval (1,750 Tons Koks), 6/ Rendsburg (1,700), 5/3 Lübeck (1,800), 5/6 Kiel (2,600), 5/4½ Kjøbenhavn (2,000), 6/ Helsingør (950), 5/6 à 5/9 Aalborg (1,700—2,300), 4/10½ Calais (1,700), 6/3 à 6/6 Bordeaux (3,000—3,200), 9/6 Barcelona (5,500), 8/9 à 8/10½ Algier (3,000), 9/9 10/ Genua eller Savona (3,200—5,400), 10/9 à 11/ Venedig (4,000—7,000), 9/3 Piræus, Zea eller Syra, 9/3 Port Said (4,200),— 9/6 Las Palmas eller Teneriffa, 12/3 Colombo (6,500). Fra Humberen 5/10½ Kronstadt (3,800), 5/9 Riga (2,000), 6/ Middelfart (1,300), 6/6 Bordeaux (2,000). Firth of Forth 6/1½

Petersborg (2,000), 6/ Windau (1,100), 5/9 Libau (1,500), 6/6 Königsberg (1,300), 6/ Vejle (1,900). Fra Cardiff, Barry eller Newport 7/6 Kronstadt (3,000), 6/6 Skien (2,200), 5/6 Dieppe, 9/ Almeria (2,400), Frs. 11 $\frac{3}{4}$ Marseille (5,500), 10 $\frac{1}{4}$ Algier (5,200), 13 $\frac{1}{2}$ Bona (2,000), 9/3 Genua 9/9 Neapel eller Livorno, 9/4 $\frac{1}{2}$ Piræus, 7/9 Malta, 11/3 Venedig (6,600), 9/6 Aleksandria, 9/4 $\frac{1}{2}$ Port Said, 12/3 Colombo, 21/ Montevideo, 22/6 à 23 Campana, 23/ à 23/6 Rosario.

Skrevet den 30. Septbr. 1913.

Angaaende de mindre Skibe er Nordtyskland for Oktober-Ladninger ret fast og noterer for enkelte Pladers Vedkommende højere Rater. Königsberg byder nu 6 M., Stralsund noterer 4 $\frac{3}{4}$ à 5 M., Rostock, Wismar 4 $\frac{1}{2}$ M., hvorimod Lübeck vanskelig kan komme over omkring 4 M. Stettin er nærmest uforandret, maaske en Kende lavere. Havnearbejder-Strejken ventes snart endt. Sejlerne bliver gennemgaaende ekspederet uden altfor unødigt Ophold. Med Hensyn til Sverige er Markedet, som antydet i forrige Beretning, kendelig mattere; særlig gælder dette Vestsverig. Men ogsaa Sydsverig synes ikke at have saa mange Udbud som sædvanlig, og Beretningerne fra Kalmar og nærliggende Pladser er heller ikke saa særlig gode, men de har dog Ladninger. Danmark har fra Provinserne afskibet nogle Byglaster til Kjøbenhavn og noterer endnu til Norge, men forsøger herfor at faa Tonnage til lavere Rater, end der sluttedes til i Begyndelsen af Maaneden; ogsaa Sukkersejladsen til Kjøbenhavn begynder saa smaat for Alvor. Kjøbenhavn er i disse Dage yderst stille; der sluttedes for Soyakager til Randers 17 Øre, Aarhus 14 Øre, Majs til Hasle 14 Øre, Hvede til Gøteborg 14 Øre, Landskrona 8 Øre.

Generalforsamling.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

afholdt den 26. f. M. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Paludan paa Børsen.

Bestyrelsens Formand, Ingeniør Poul Larsen aflagde Beretning og Regnskab, hvoraf vi anfører følgende:

De fortsatte gunstige Konjunkturer indenfor Skibsfarten er kommet vor Virksomhed tilgode paa en saadan Maade, at det nu afsluttede Driftsaar, gennem de opnaaede Resultater, foreligger som en smuk Fortsættelse af det forudgaaende Aar. Medens Udbyttet i Fjor blev fastsat til 6 pCt., ser man sig ydermere i Aar i Stand til, ved Siden af en betryggende Konsolidering af Værftets Status, at foreslaa 7 pCt.

Alle Værftets Afdelinger har været fuldt beskæftiget hele Aaret, og Omsætningen, der i Fjor var Kr. 3,526,893.23, er i Aar vokset til Kr. 4,125,765.87.

Brutto-Overskudet er Kr. 1,022,019.26 imod Kr. 811,184.37 i Fjor og det udkomne Netto-Overskud henholdsvis Kr. 545,017.78 i Aar imod Kr. 373,789.22 i Fjor. Af Netto-Overskudet er der benyttet Kr. 280,000 til Afskrivninger og henlagt Kr. 15,000 til Konto løbende Garantier, medens man af Resten udbetaler et Udbytte af 7 pCt. = Kr. 147,000 og henlægger Kr. 64,228.57 til Reserve- og Fornylsesfonden.

Denne Fond er i Forvejen godskrevet Kr. 75,100.22, som er Netto-Provenu, indkommet ved Salg af de Aktier Værftet havde overtaget i Dampskibsselskabet Hafnia for en Del af Tilgodehavendet i de tidligere Fisker'ske Dampskibsselskaber. Da disse Fordringer i sin Tid blev nedskrevet paa Reservefondens Bekostning, var det jo kun naturligt atter at tilbageskrive den nu indkomne Sum paa denne Fond. Med denne Godskrivning og den ovenforeslaede Henlæggelse vil Reservefonden være kommet op paa det i Følge Lovene fastsatte Maximum Kr. 525,000.

Kasse-Kredit, som det er Ledelses Bestræbelse at nedbringe, er Kr. 297,877.27 imod Kr. 459,404.56 i Fjor og Rente-Udgiften Kr. 46,672.11 imod 64,215.94.

Værftet har gennemsnitlig i Driftsaarene 1912-13 beskæftiget 1,003 Arbejdere med en Totalloøn af Kr. 1,318,768.68 mod forrige Aar 893 Arbejdere med Kr. 1,153,027.60 Løn. Ved Aarets Slutning var Styrken 1,056 Mand.

De to Tordækker og Beddingen har været benyttet i 491 Dage af tilsammen 111 Skibe paa ialt 117,044 Tons Gross; desuden er der i Aarets Løb repareret 14 Skibe, som ikke blev dokket.

Ved Driftsaarets Slutning havde 4 Skibe under Bygning og i Bestilling.

Senere er der yderligere sluttet Kontrakt med Det forenede Dampskibsselskab om en ny Pasager- og Fragtdamper til Libau—Hull-Ruten.

Disse Arbejder vil optage Værftet med Nybygning for hele det løbende Driftsaar, og da man med Henblik paa den herskende gode Konjunktur ogsaa tør forvente et godt Reparationsaar, er Udsigterne gode for en fortsat lønnende Drift i det ny Regnskabsaar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Grosserer P. Karberg genvalgte, medens Direktorerne N. Høst og Ivar Knudsen, med hvem Bestyrelsen havde suppleret sig, nyvalgte.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Er det lovlig Mønstring, som stadig foregaar i Svendborg, naar der mønstres saaledes, at Maaneden først drejer ved Afsejlingen, og hvorlænge kan Folk holdes gaaende, naar de er forhyret paa den Maade?

Folk bliver forhyret i Kjøbenhavn og omkring i Provinserne, men kender ikke noget til denne Fremgangsmaade for de kommer til Svendborg for at mønstre. Ofte lægger de ikke Mærke til, hvad der bliver læst op for dem, hvorfor Forhyringskontraktens Betingelser burde indskræpes dem.

Flere Styrmand.

Sv.: Deres Spørgsmaal angaar egentlig ikke Mønstringen, men Forhyringen. De behøver selvfølgelig ikke at binde Dem til andre Forhyringsvilkår end saadanne, som De finder at kunne gaa ind paa, og hvis Vilkårene ikke efter Deres Mening er tilstrækkelig klart fremsat, bør De gøre Indsigelse og forlange Tilførsel i Kontrakten, forinden De binder Dem. Derimod vil det almindeligvis ikke kunne nytte Dem noget bagfter at gøre gældende, at De ikke har lagt tilstrækkelig Mærke til, hvad Forhyringsvilkårene gik ud paa.

Fra Sø og Land.

Carlsberg Bryggerierne har, i Anledning af, at Carlsbergfondet den 1. Oktober d. A. har bestaaet i 25 Aar, udsendt et Manuskript, i hvilket der gøres Rede for den uhyre Betydning, Fondet i denne lange Aarrække har haft for dansk Videnskab og Kunst, og som slutter med de Ord: »Carlsberg Bryggerierne staar derfor den Dag i Dag, takket være I. C. Jacobsen og Carl Jacobsen, som den danske Nations Ejendom, idet deres samlede Overskud gennem Carlsbergfondet tilflyder den danske Nation.«

Forulykket Sømand. Aarhus, 30. September. Skipper Knud Rasmussen, Aarhus, har fra England faaet Meddelelse om, at hans Son Carl Rasmussen, der var forhyret med en norsk Bark som anden Styrmand, er omkommen ved et Ulykkestilfælde paa Rejse fra England til Sydamerika. Den Afdøde var 32 Aar gammel og efterlader Hustru og 5 Børn.

(Ritz. Bur.)

Nybygninger, Køb og Salg.

Dieselmotor-Skibet »California«, der er bygget af A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri for Det Forenede Dampskibs-Selskab afleveredes den 30. f. M. til Rederiet efter afholdt Prøvetur i Sundet.

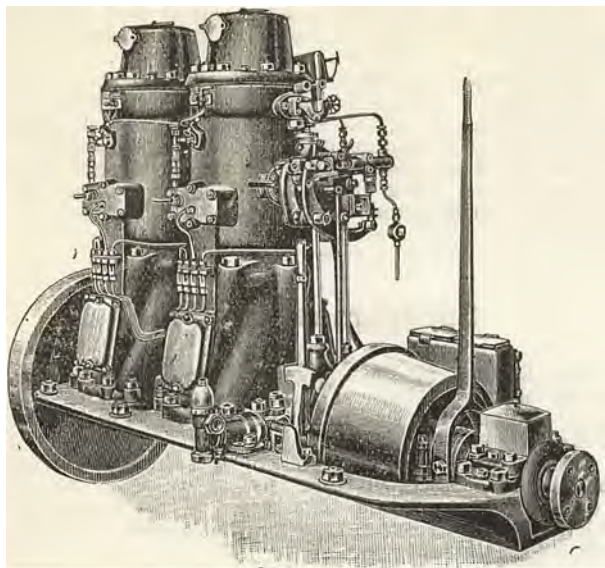
Skibet har en Længde af 405', en Bredde af 54' og en Dybde af 35' og laster c. 8,000 Tons Dødvægt.

Maskineriet bestaar af 2 Hoved-Dieselmotorer, der tilsammen udvikler 2,600 ind. HK., samt 2 Hjelpe-Dieselmotorer paa tilsammen 360 eff. HK.

Skibet er bestemt til Fragtfart paa Amerika.

I Prøveturen, der forløb med fuldtud tilfredsstillende Resultat i enhver Henseende, deltog Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelse og Direktion.





Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 600 HK. — Direkte omstyrbare.

Unrepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 29./9. — Alexandra, Nielsen, pass. Sagress 25./9. — Algarve, Borries, ank. her 28./9. — Anglo Dane, Pape, ank. her 28./9. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. Petersborg 28./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Tarragona 29./9. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 28./9. — Arno, Fischer, afg. herfra 25./9. — Aurora, Gommesen, ank. her 28./9. — Beira, Mortensen, ank. Marseille 29./9. — Bergenhus, Meyer, ank. her 29./9. — C. F. Tietgen, Pedersen, afg. Kristianssand 27./9. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Holtenu 27./9. — Christian IX, Holm, ank. her 29./9. — Charkow, Søborg, ank. Antwerpen 23./9. — Christianssand, Andresen, afg. Bergen 29./9. — Dagmar, Müller, afg. Tunis 29./9. — Dania, Jørgensen, ank. Baltimore 28./9. — Douro, Sørensen, ank. Madeira 27./9. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 29./9. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 30./9. — Ficaria, Munch, afg. herfra 30./9. — Florida, Andersen, ank. Baltimore 23./9. — Garonne, Kromann, pass. Ushant 29./9. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 29./9. — Hengest, Jørgensen, ank. London 28./9. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 29./9. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Sevilla 28./9. — Jolantha, Kyllsbech, ank. Antwerpen 25./9. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 28./9. — Kentucky, Andresen, ank. Montreal 25./9. — Kiew, Tønnesen, ank. Petersborg 25./9. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 19./9. — Louise, Svan, ank. her 30./9. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. Boston 21./9. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Livorno 26./9. — Minsk, Harder, afg. Cardiff 26./9. — Morsø, Nellemann, ank. Petersborg 29./9. — Nicolai II, Petersen, afg. Lissabon 28./9. — Nordjylland, Bidstrup, pass. Holtenu 30./9. — O. B. Suhr, Frisette, afg. herfra 30./9. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 24./9. — Oscar II, Hempel, ank. her 23./9. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 23./9. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 29./9. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 28./9. — Romny, Bøgvad, ank. Malaga 28./9. — Saga, Hansen, ank. Rochelle 27./9. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 23./9. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 26./9. — Texas, Clauson Kaas, afg. Buenos Aires 28./9. — Thyra, Dum, ank. Aarhus 29./9. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 15./9. — Tomsk, Wiberg, pass. Holtenu 30./9. — Tula, Therkildsen, afg. Piombino 27./9. — Tyr, Thaning, afg. herfra 30./9. — United States, Gøttsche, afg. New York 25./9. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 29./9.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Windau 17./9. — Amalienborg afg. Barrow 26./9. — Brattingsborg ank. Odense 25./9. — Børglum afg. Cardiff 18./9. — Dansborg pass. Hook of Holland 27./9. — Elsborg ank. Hungerburg 23./9. — Esrom ank. Aarhus 28./9. — Flynderborg ank. Windau 20./9. — Frederiksborg ank. Rotterdam 26./9. — Guldborg ank. Hartlepool 20./9. — Gurre ank. Barcelona 24./9. —

Hammershus afg. Frederiksstad 26./8. — Harrildsborg afg. Barreiro 26./9. — Hundborg afg. Kronstadt 27./9. — Jelling afg. Caimanero 23./9. — Jomsborg afg. Huelva 25./9. — Jungshoved pass. Sabang 23./9. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 28./9. — Kallundborg ank. Swansea 28./9. — Kala ank. Cardiff 20./9. — Klampenborg afg. Huelva 27./9. — Kronborg ank. Norfolk 27./9. — Lejre ank. Pernambuco 19./9. — Marselisborg pass. Las Palmas 13./9. — Næsborg ank. Boness 18./9. — Randelsborg ank. Sunderland 25./9. — Silkeborg afg. Huelva 25./9. — Skanderborg afg. Uleåborg 27./9. — Skodsborg ank. Uleåborg 25./9. — Spigerborg ank. Ghent 27./9. — Stegelborg ank. Petersborg 27./9. — Stjerneborg ank. Dunkerque 28./9. — Søborg afg. Fiume 27./9. — Taarnborg ank. Tyne 23./9. — Ulfsborg ank. Aarhus 27./9. — Uranienborg afg. Hull 25./9. — Vordingborg ank. Hull 27./9. — Ørkild ank. Dunkerque 27./9.

Vesterhavet. Fylla, Brinch, pass. Dover 30./9. for London. — Gerda, Iversen afg. Portland 30./9. til Bremen. — Ulla, Hansen, pass. Hanstholm 30./9. til Halmstad. — Laura, Thøgersen, ank. Almeria 30./9. — Johanne, Mikkelsen, ank. Malaga 29./9. — Nerma, Degn, afg. Hamburg 29./9. til Kings Lynn. — Stella, Larsen, ank. Albufeiro 29./9. — Nancy, Pedersen, afg. Valencia 29./9. til Denia. — Ellen, Hansen, afg. Almeria 28./9. til Hamburg. — Nordsøen, Gram, ank. Hamburg 28./9. — Polly, Mathiasen, ank. Granton 30./9. — Dagmar, Skou, er afg. Adra til Hamburg. — Thyra, Jessen, pass. l'Ouessant 27./9. for Casablanca. — Nautik, Nielsen, ank. Tyne 26./9. — Inger, Schiff, ank. Alicante 27./9. — Karla, Nielsen, afg. Portland 24./9. til Barcelona. — Olga, Christensen, afg. Almeria 26./9. til Hamburg. — Rigmor, Uldall, afg. Llanelly 27./9. til Kjøbenhavn. — Marie, Nielsen, ank. Roumo 25./9. — Cito, Jepsen, afg. Malaga 26./9. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Petersborg 26./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 28./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 28./9. til Sarpborg. — Russ, Petersen, afg. Herringcove 26./9. til Swansea. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Terneuzen 25./9. — Excellence Pleske, Taunbek, afg. Newcastle 24./9. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Campbellton 29./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Terneuzen 25./9. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Campbellton 10./9. til Plymouth. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Hull 26./9. til Kronstadt. — Nawa, Dahl, afg. Miramichi 21./9. til Cork.

Det østasiatiske Kompagni. Samui ank. Portsmouth 29./9. hjemg. — Jutlandia ank. Aarhus 29./9. hjemg. — Siam ank. Ayr 25./9. hjemg. — St. Croix ank. London 29./9. hjemg. — Bintang afg. Sabang 28./9. hjemg. — Indien afg. Moji 27./9. hjemg. — Tranquebar afg. Sabang 17./9. hjemg. — Arabien afg. Astoria 27./9. hjemg. — Fangan pas. Gibraltar 28./9. hjemg. — Annam pass. Anjer 25./9. hjemg. — Chumpon pass. Perim 27./9. hjemg. — Bandon pass. Perim 23./9. udg. — Cathay pass. Perim 22./9. udg. — Selandia afg. Port-Said 30./9. udg. — Kina ank. Drammen 30./9. udg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Kronstadt 27./9. — London, Bom, pass. Kjøbenhavn 27./9. for Kronstadt. — Paris, Tholander, afg. Aalborg 26./9. til Petersborg. — Bryssel, Kaas, pass. Kjøbenhavn 26./9. for Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. New York 30./9. til Barbados. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Burntisland 26./9. — Roma, v. Thun, ank. Neder-Kalix 29./9.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hungerburg 27./9. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Preston 25./9. — Urania, Clausen, afg. Boness 30./9. — Polarstjernen, Nielsen, afg. Teneriffa 28./9. — Svend, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 28./9.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Brahestad 25./9. — England, Bennetzen, afg. Røfsjø 30./9. — Holland, Poulsen, afg. Aalborg 29./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Tyne Dock 23./9.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 28./9. — Europa, Hansen, afg. Ghent 25./9. — Frankrig, Friis, afg. Chicontinni (Canada) 14./9.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Torneå 28./9. — Alf, Hansen, afg. Kjøbenhavn 1./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Cienfuegos 29./9.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Koivusaari 28./9. — Nordpol, Nielsen, ank. Piteå 28./9.

Havet. Fyen ank. Methil 30./9.

Orion. Erik ank. Grangemouth 26./9. — Flindt afg. Koivusaari 30./9.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Brahestad 21./9. — Sara, Jensen, ank. Kiel 26./9. — Helene, Sørensen, ank. Leith

30./9. — Ragnhild, Schultz, ank. Reval 30./9. — Valborg, Hansen, afg. Hamburg 30./9. — Sjælland, Svarrer, afg. Riga 28./9. — Estrid, Hansen, ank. Petersborg 25./9. — Agnete, Dam, ank. Riga 30./9. — Gunhild, Hansen, ank. Grangemouth 26./9. — Hermia, Forup, ank. Hamburg 28./9. — Alice, Jørgensen, ank. Wear 25./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Rendsborg 23./9. — Martha, Christensen, afg. Bolstad 25./9. — Elna, Rathje, ank. Burntisland 30./9. — Therese, Pedersen, afg. Trångsund 26./9. — Harriet, Larsen, ank. Antwerpen 22./9. — Dagny, Therkildsen, afg. Tynen 26./9. — Simonc, Moller, afg. Sundsvall 28./9. — Jeanne, Olsen, afg. Oran 22./9. — Vera, Riso, afg. Petersborg 25./9. — Daisy, Jørgensen, ank. Tynen 26./9. — Annine, Leth, afg. Malmö 29./9. — Kamma, Løffer, afg. Norrköping 27./9. — Betty, Lagesen, afg. Uleåborg 25./9.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Petersborg 26./9. — Anna Mærsk ank. Frederikshavn 29./9. — Classic Mærsk ank. Hungerburg 27./9. — Eleonora Mærsk ank. Huerva 16./9. — Hulda Mærsk afg. Burntisland 27./9. til Kjøbenhavn. — Laura Mærsk afg. Arehangel 19./9. til Amsterdam. — Lexa Mærsk afg. Valencia 27./9. — Peter Mærsk pass. Skagen 29./9. for Pernau. — Sally Mærsk ank. Dunkirk 27./9.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 30./9. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 30./9. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Korsør 1./10.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Gibraltar 28./9. for Göteborg. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 30./9. for Norrköping. — Fanny, Eriksen, ank. Göteborg 29./9. — Lilly, Bang, pass. Kjøbenhavn 30./9. for Ranmo. — Alexy, Sørensen, ank. Stettin 29./9. — Dagny, Clausen, pass. Gibraltar 27./9. for Las Palmas. — Mary, Duhn, ank. Newport 24./9.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalsekretær Elis-sejef ank. Königsberg 26./9.

Dampskibsselskabet Rødby Havn A/S. Freja afg. Stralsund 27./9.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Stralsund 25./9.

Ærs. Emanuel, Svane, ank. Calais 23./9. — Energi, Jensen, ank. Kotka 25./9. — Enigheden, Jensen, ank. Poolo 25./9. — Erindring, Nielsen, ank. Methil 26./9.

Sejlskibe.

Rønne. Louise ank. Wiborg 22./9. — Magnus, Hansen, ank. Karlskrona 22./9. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Vejle 22./9. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Korsør 26./9. — John Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 26./9. — Lille, Holm, ank. Kjøbenhavn 27./9.

Svendborg. Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Stavanger 23./9. — I. Kofoed, Andersen, ank. Brahestad 23./9. — Roma, Jensen, ank. Grimsby 24./9. — Embla, Mikkelsen, ank. Pleusborg 23./9. — Galathea, Jensen, ank. Sunderland 24./9. — Lyo, Jensen, ank. Bandholm 25./9. — Anna, Fisker, ank. Leiths Red 24./9. — Apollo, Nielsen, ank. Genua 24./9. — Ludvig, Jørgensen, ank. Stettin 22./9. — Agnes, Nielsen, ank. Aalborg 22./9. — Philip, Christensen, ank. Børgense 24./9. — Clytia, Jensen, ank. Svendborg 25./9. — Holge, Nielsen, ank. Boston 25./9. — Casper, Hansen, ank. Dunkerque 25./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Courselles Red 25./9. — Niels, Nielsen, ank. Wemyss 25./9. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Benic 26./9. — Haabet, Andreassen, ank. Helsingborg 25./9. — Anc, Jørgensen, ank. Kiertemunde 25./9. — Geyser, Lund, ank. Malmö 26./9. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Göteborg 27./9. —

Ring Andersen, Hansen, ank. Faaborg 29./9. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Haderslev 27./9. — Emil, Rasmussen, ank. Concarneau 27./9. — Zampa, Wulff, ank. Billitz 27./9. — Hans Emil, Skov, ank. Tasehenorth 27./9. — Vera, Jensen, ank. Brahestad 28./9. — Doris, Købke, ank. Petersborg 29./9. — Ariel, Ravnemose, ank. Gefle 29./9. — Standard, Rasmussen, ank. Grangemouth 28./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Kristiania 28./9. — Kamma, Fisker, ank. Aalborg 29./9. — Yrsa, Sørensen, ank. Frederikshavn 29./9. — Constance, Hansen, ank. Haugesund 27./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Courselles 27./9. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Reval 29./9. — Fanny, Hansen, ank. St. Valery s. S. 29./9. — London, Andersen, ank. Boness 29./9. — Althea, Petersen, ank. Gefle 30./9. — Erik, Hansen, ank. Gefle 30./9. — Alma, Hansen, ank. Triest 30./9. — Elise, Frederiksen, ank. Nowbourg Kay 30./9. — Emanuel, Jensen, ank. Riga 29./9.

Nordby — Fana. Havila, Duysen, afg. Rio Janeiro 10./9. til Mazatlan.

Sønderho — Fana. Elisabetha, Pedersen, ank. Falmouth 22./9. f. O. fra Rio Grande.

Ærs. Atlantic, Rasmussen, ank. Douglas 22./9. — R. Fabricius, Hansen, ank. Porto 22./9. — Svip, Jensen, ank. Stralsund 23./9. — Emanuel, Schmidt, ank. Stralsund 23./9. — Maren, Albertsen, ank. Setubal 23./9. — Ausgar, Jørgensen, ank. Setubal 24./9. — I. Kofoed, Andersen, ank. Brahestad 23./9. — Agent Petersen, pass. Dover 20./9. vestg. — Argus, Jensen, pass. Dungeness 20./9. østg. — Caroline, Christensen, ank. Brahestad 24./9. — Anna, Christensen, ank. Kuba 25./9. for London. — Søstrene, Christensen, ank. Antwerpen 24./9. — Freja, Nielsen, ank. Folkestone 24./9. — Venus, Weber, ank. Wilhelmshaven 24./9. — Aeacia, Jensen, ank. Stubbejobing 25./9. — Mary, Friis, ank. Opnaffjord 24./9. — Amalia, Andersen, ank. Grimstad 25./9. — Ingolf, Olsen, ank. Bustad Sund 17./9. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Sunderland 25./9. — Ludvig Bramsen, Groth, er ank. Hamburg. — Kiane, Christensen, ank. Drøbak 25./9. — Arken, Andersen, ank. Kappeln 26./9. — Adjutor, Kock, ank. Rønne 26./9. — Abba Hansen, ank. Karlshamn 26./9. — Albertha, Kromann, ank. Smoky (Kanada) 1./9. — Herkules, Bager, ank. Mass 26./9. — Mariana, Petersen, ank. Orth 26./9. — Karen, Albertsen, ank. Randers 26./9. — Apollo, Albertsen, ank. Holbæk 26./9. — Pampa, Svendsen, ank. Risør 27./9. — Johanne, Hansen, ank. Rømsgate 27./9. — Sejerskrausen, pass. Dungeness 24./9. — Merkur, Christensen, ank. Maldon 27./9. — Gertrud, Christensen, ank. Sølvesborg 28./9. — Thyra, Hansen, ank. Laguna 27./9. — Ægir, Winther, ank. Vestervik 27./9. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. Randers 27./9. — Freja, Kock, ank. Svaneke 27./9. — Mars, Albertsen, ank. Egersund 28./9. — Hydra, Christensen, ank. Gefle 28./9. — Minde, Rasmussen, ank. Odense 27./9. — Yrsa, Hansen, ank. Hawkesharbour (Labrador) 28./9. — Alf, Hansen, ank. Neustadt 28./9. — Signe, Hansen, ank. Warnemünde 29./9. — Svalen, Rosenbeck, ank. Göteborg 29./9. — Hebe, Clausen, ank. Portmadoc 28./9. — Claudia, Aberg, ank. Laguna de Terminos 28./9. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Setubal 21./9. til Malmö. — Amor, Hansen, er afg. Aalborg til Hudiksvall. — Harris er ank. Leiths Red. — Salvador, Sand, ark. Dunkerque 29./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 2. Oktober 1913. — Sø- og Handelsretsdomme. — Hvordan faar vi Søfolk? — Finanslovsforslaget for 1914—1915 (Fortsat). — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamling. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.
750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.
2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.
3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørgeres.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensure. Telegram-Adresse: Copensure. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen[®]

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Telegr.-Adr.:

„Danskelloyd“.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint approvet, saa disse kun bruger en Brødel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat Patent

for Røg- og Vandrørskodler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Keddens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3 1/2 kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159 Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis 4 vis Rullebroen,
All Kød og Delikatessevarer til
Skibspoulantier.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.



Forlang altid
Otto Mönsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014 J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED, 5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre
Linier. Større Styrke med mindre Materiale.
Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.
Mindre Skrueslip. Mindre
Arbejden i Søen.
Mindre Idvande.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vidræbning.
Bedre Styreevne. Ingen
føregede Udgifter. Ingen For-
øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.
Samme Hestekraft giver føreget Fart samtidig med
at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere
nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

M. Clausen, København K.

Havnegade 47.
Telefon Central 1269.

Anbefaler:

Giarke, Chapman & Co. Ltd.'s anerkendte

Hejse- og Ankerspil, Capstans og Styremaskiner (alt saavel damp- som elektrisk drevne). Sleurs Patent Spil. Lysmaskiner. Donkeykedler, ogsaa med Oliefyring. Seamless Steel Lifeboats. Endvidere:

Verdens fineste Fabrikat i **Ankrø og Kæder** fra N. Hingley & Sons, Ltd.

Garneringshager, Krohn's Patent. — Korkfendrer. Redningsbælter. — Originale Møllerups Smøreapparater.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örneshövdavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Begyndere og
Kokke. 35 Kr. maanedlig.
Nærmere ved

VILH. RASCH,
Forstander.

AXEL LUND ^A/_S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^A/_S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. —

— Statstelefon 4. —

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE
ANTWERP
ENGINEERING Co. LTD.
SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredue 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

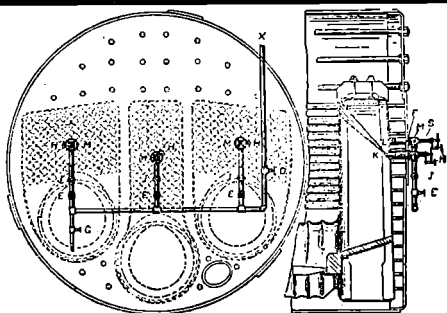
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Oktober 1913

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at sæbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3058 — 3078

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

¶ Margarine, specielt præ-
pareret for Skibsbrug.
Fortrinlig, holdbar, smør-
farvet Kvalitet, leveres til
alle engelske og andre
evropæiske Havne ved
Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.



Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Adr.: Toldbod- vej 7, Møz.	Compositioner	A/S DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL)	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde		Indregistreret		Varemærke
• • Leverandør til Flaaden • •		• • Leverandør til Statsbanerne • •		

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrønderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

BLOM & Co., NORRKÖPING.

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.

Agenter for

Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

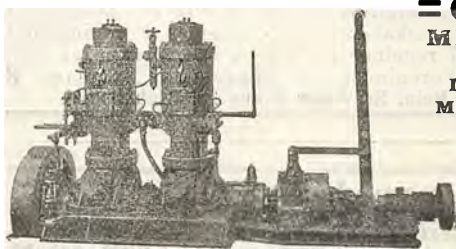
St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUXHAM RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: Skibsklosetter.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

A/S Moss Værft, Moss, Norge

bygger og reparerer damp- og seilskibe.

2 flydedokker, 2 patentslipper, mek. værksted med jærnstøberi, pladeværksted etc. — Arbejdsstyrke ca. 500 Mand, hvoraf ca. 100 i træskibsafdelingen. Telegram: „Værftet“.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

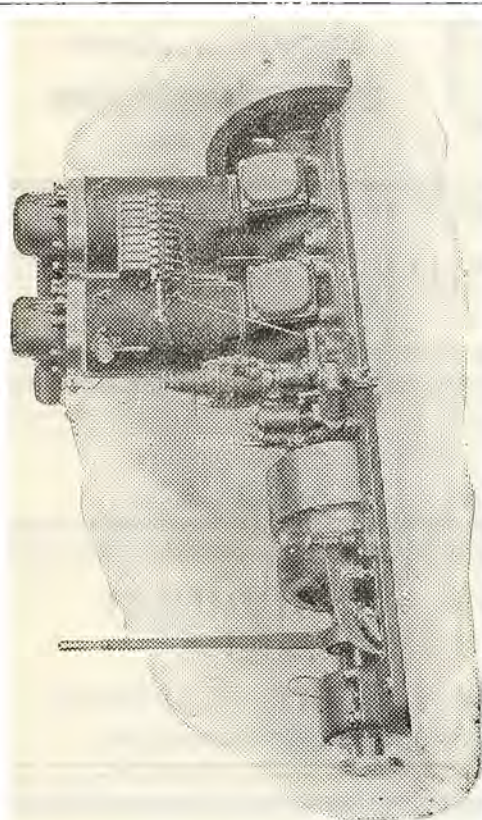
Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Løxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.



„SKANDIA“ („Lysekilsmotoren“)

Selvstartende, direkte omstyrbar Raadmotor.

Anerkendt af Lloyds Register, Bureau Veritas etc. etc. *Drifftsikker.*

Prøvebilleg. Normalstørrelser 5-200 HK. • Aarsproduktion 10,000 HK.

Eneforhandler: **JAKOB GUNNLOGSSON**, Niels Juelsgade 3, København K. Tlf. 1821 — 3338.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: **Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.**

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & VENDSEN — Etabl. 1833

HELSEINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.

Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metaltøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagentur.

Etableret 1856.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

Paa Fællesrepræsentationens Møde den 4. Oktober d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Forslag angaaende Valg af et Medlem til Danmarks Delegation ved de fortsatte internationale Søretskonferencer i Brüssel i Stedet for Hr. Direktør Carl Will, der har ønsket sig fritaget for det paagældende Hverv. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Henstilling fra »Den internationale Forening for Arbejderbeskyttelse« angaaende Foranstaltninger til Forebyggelse af Faren ved Lagring og Transport af Ferrosilicium. — Sagens Behandling udsattes.

3. Skrivelse fra Samme med Udkast til Instruks for Toldvæsenets Embeds- og Bestillingsmænd om deres Pligter med Hensyn til Sundhedslovgivningen udenfor Søkøbstæderne og saadanne Pladser, hvor der er oprettet særligt Karantænetilsyn. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Afmærkning af et Areal paa Middelgrundens sydlige Del til Udkastning af Affald fra Kjøbenhavns Havn. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaal om Indførelse af Natsignaler ved Signalstationerne paa nærmere angivne Steder. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 9. Oktober 1913.

Uheldige Kæmpeskibe. Den nyere Tids Kæmpedampere har som Regel været alt andet end heldige skriver »Norg. Hand og Sjøft.«. Næsten alle har de haft større eller mindre Uheld at trækkes med. »Mauretania« er maaske en Undtagelse; men forøvrigt gælder det samtlige. »Lucitania« har været en Skuffelse, den har aldrig svaret til Forventningerne. Baaden har i Aar tilbragt Maaneder ved Værft, hvor den har været underkastet omfattende Reparationer. Dette har kostet store Beløb foruden det Tab, som følger af, at det store Skib har været ude af Fart. »Titanic«s sørgelige Skæbne er altfor velkendt. Dens Søsterskib »Olympic« er allerede ombygget, hvilket har kostet enorme Beløb.

Det nyeste og største Kæmpeskib »Imperator« skaffede for det første Værflet et stort Tab. Dernæst har det allerede haft en Ildsvaade af en meget alvorlig Art. Af den Rapport, som Føreren, Kaptajn R u s e r, har afgivet, fremgaar det, at Branden maa have været yderst alvorlig. Ilden opdagedes Kl. 3,30 om Morgenen og det viste sig straks, at den ikke kunde bekæmpes med Damp. Man bragte da alle de Slinger til Anvendelse, som stod til Raadighed. Hobokens Brandvæsen kom ogsaa til Hjælp. Alligevel maatte man to Timer efter Ildens Udbrud bringe tredie Klasses Passagerer i Land, hvilket formodentlig var ensbetydende med, at Situationen havde forværret sig. En Time senere var Maskinerne klare, saa man i Nødstilfælde kunde gaa ud af Havnen.

Paa Grund af den Mængde Vand, som blev pumpet ind, lagde Skibet sig over til Bagbord, og først da man havde fyldt en Del Kul ind paa Styrbord Side, lykkedes det at faa Skibet til at rette sig op og efterhaanden lægge sig over til denne Side, hvorved Vandet i Proviandrummet kom over Ilden og slukkede denne i større Udstrækning. Dette indtraf Kl. 8,30, altsaa efter at Skibets Besætning og Hobokens Brandvæsen havde kæmpet med Ilden i fem Timer. At Skibet efter denne Affære fremdeles var sødygtigt, maa formentlig betegnes som et Vidnesbyrd om dets udmærkede Konstruktion; men det er unægtelig lidt ubyggeligt, at en Kortslutning i et Proviandrum skal kunne

bringe et saadant Skib i en saa vanskelig Situation. Hvordan det vilde være gaaet, hvis Branden var brudt ud, medens Skibet var længst fra Land, er vel ogsaa et Spørgsmaal, trods Forsikringerne om, at det da vilde være gaaet meget bedre med Slukningen.

»Imperator« kom til Cuxhaven den 6. September og vil senere blive bragt til Hamburg, hvor den i Løbet af et Par Maaneder skal undergaa en omfattende Ombygning indenbords.

Kæmpeskibenes gentagne Uheld vil formentlig bidrage til at udrydde den almindelige Vildfarelse, at Passagerernes Sikkerhed stiger proportionalt med et Skibs Størrelse. Det viser sig jo, at den store Ophobning af Menneskeliv og Værdier paa en enkelt Køl tværtimod medfører særlige Farer under visse Forhold.

Atter Hædersbelønning til et Redningsmandskab. Fornyelig meddelte vi, at den franske Præsident havde dekoreret Tuskjær Redningsmandskab med Redningsmedalje i Sølv af 1ste Klasse for sammes hæderfulde Virksomhed ved Redningen af Besætningen fra Dampskibet »Edmond Gustave« af Marseille den 8. November i Fjor. Det samme Redningsmandskab har nu fra Skibets Rederi ogsaa faaet en Hædersbelønning, idet samme igennem Strandingskommissionæren, Lloydsgent L. K i e r i Lemvig, har tilsendt hver Mand 50 Kroner. Med de Pengebelønninger, der nu efterhaanden er betalt Mandskabet for den paagældende Virksomhed, er man kommen op til c. 125 Kr. pr. Mand, men det var ogsaa en drøj og langvarig Tur, som nok var en god Belønning værd. Opsynsmanden ved Stationen fik som Gave en smuk Sølvgenstand.

Bjergelønnen for Skibet blev for nogen Tid siden af Søretten fastsat til 90,000 Kroner. Svitzers Entrepriser er imidlertid ikke tilfreds med denne Bjergeløn, da der er sluttet Akkord om en Tredjedel af de bjergede Værdier, og hverken Assurandøren eller Rederi har protesteret mod denne Kontrakt. Svitzers Entrepriser har derfor appelleret Sagen, som temmelig sikkert vil komme for Højesteret.

Kystbeboerne skal ogsaa have en betydelig Andel i Bjergelønnen. —h.

Sikkerhedsforanstaltninger til Søs. I London aabnes den 12. November, efter Indbydelse af den britiske Regering, en international Kongres, som skal søge at opnaa Enighed om Sikkerhedsforanstaltninger ved Befordring af Passagerer paa Søen.

Efter hvad vi erfarer, har Ministeriet for Handel og Søfart i den Anledning for nylig nedsat et Udvalg til Forberedelse af Danmarks Deltagelse i Kongressen. Udvalget, hvis Formand er Kontorchef K r o g h i Søfartsministeriet, bestaar i øvrigt af følgende Medlemmer: Direktørerne N. H ø s t og A. H. M. R a s m u s s e n, Kaptajn A. V. K n u d s e n og Ekspeditionssekretærene H e r s c h e n d og T o p s ø e - J e n s e n, sidstnævnte som Repræsentant for Justitsministeriet.

Fra Berlin telegraferes, at den tyske Delegation, som skal deltage i Konferencen om Sikkerhedsforanstaltninger ved Personbefordring paa Søen, den 3. ds. holdt sit afsluttende Møde i Rigsindenrigsministeriet.

Den tyske Delegation vil, i Følge »Shipp. Gaz.«, foreslaa, at alle Passagerdampere, som fører 75 Personer, Besætningen medindbefattet, skal være forsynet med Apparater for traadløs Telegrafering, af en saadan Styrke, at der kan telegraferes til en Afstand af 100 Sømil. Skibe, som hovedsagelig er bygget til Transport, hvis mindste Antal Passagerer er 25, skal klassificeres som Passagerdampere. Traadløse Telegrafapparater af samme Rækkevidde skal, i Følge det tyske Forslag, ogsaa have i alle

Fragtdampere, som har 60 eller flere Personer om Bord, undtagen for Rejser paa Nordsøen, Østersøen, Middelhavet og Sortehavet.

En eksploderet Bjergedamper. Der er nu afholdt Søforklaring i Anledning af en Eksplosion om Bord i en norsk Bjergedamper »Tjørve IV« i Nærheden af Nystad, hvorved fire Mand tilsatte Livet. Ulykken indtraf under Arbejdet med at optage Rujern fra et Vrag, som Kaptajnen havde købt for 500 Mark. Man havde netop truffet Forberedelser til en Dynamitsprængning under Vandet. Der blev lagt en Kilo Dynamit under Vraget, som skulde tændes elektrisk fra Bjergedamperen, naar denne selv var kommet bort. Men netop som Damprens Maskine blev sat i Gang, eksploderede Dynamiten paa Havbunden. Bjergedamperens Agterdel løftedes højt op over Vandet, og ved dette eksploderede ogsaa den Dynamit, som var om Bord i Fartøjet. De fire Omkomne befandt sig i Eksplosionsøjeblikket agterude, medens andre fire Mand opholdt sig i Forskibet. Disse fik fat i Redningsbæltter og sprang i Vandet, før Skibets Agterdel sank. Siden holdt de sig fast i Rigningen, indtil Hjælpen kom. (Norg. Hand. og Sjøft.)

Ministeriernes Omlægning. I Indenrigsministeriet afholdtes i Følge »Hovedsladen« den 3. ds. et længere Møde mellem Indenrigsministeren, Trafikministeren og forskellige Departementschefer fra Handels-, Indenrigs- og Trafikministeriet, hvor man drøftede Omlægningen mellem de tre Ministerier. Indenrigsministeren udtalte efter Mødet, at de forskellige Ministeriers Departementschefer nu var gaaet i Lag med den praktiske Udførelse af Planerne. Tidspunktet for Omlægningens Ikrafttræden kunde der dog endnu intel siges om.

Diesel-Motorens Opfinder forsvunden. London, den 1. Oktober. »Daily Mail« meddeler, at Opfinderen af Diesel-Motoren, Dr. Rudolph Diesel, er forsvunden paa en Rejse fra Antwerpen til Harwich. Dr. Diesel gik Mandag Aften den 29. f. M. i Antwerpen sammen med Dr. Carel fra Ghent om Bord i Great Eastern Selskabs Damper »Dresden« for at sejle til Harwich, men ved Ankomsten hertil var han ikke til at finde. Det antages, at Dr. Diesel er falden over Bord i Nattens Løb.

Atlantehavsfarlen. Hamburg, den 1. Oktober. Efter hvad der meddeles fra officiel Side, har Hamburg—Amerikalinen og Norddeutscher Lloyd i Dag opsagt de nordatlantiske Dampskibsliniers Fællesoverenskomst. Hamburg—Amerikalinen har opsagt Overenskomsten vedrørende Passagerfarten, Norddeutscher Lloyd Overenskomsten vedrørende Fragtfarten. Overenskomsten ophører saaledes at gælde den 31. December, med mindre der inden den Tid afsluttes en ny Overenskomst.

(»Ritz. Bur.«)

Jordskælv i Panama. Panama, den 2. Oktober. Fra det Indre af Republikken Panama indløber der nu Efterretninger om den ved et Jordskælv den 1. ds. foraarsagede Skade. I Los Santos er Regeringsbygningen og Politistationen stærkt beskadiget, og fra andre Byer meddeles, at flere Bygninger er styrtet sammen. Panama-kanalen har ikke lidt Skade ved Jordskælvet.

(»Ritz. Bur.«)

Stranding. Fra Skagen skrives der til os den 4. ds.

I klart og stille Vejr strandede i Formiddags paa Syd-siden af Skagens Rev Slæbedamperen »Kraft« af Skien,

ført af Kaptajn Andersen. Skibet var splinternyt; det kom fra Rotterdam, hvor det var bygget, og havde passeret Nord- og Østersøkanalen paa Vej til Hjemstedet. Svitser Bjergningsdamper »Expres« kom fra Frederikshavn, men forinden dennes Ankomst var en Del Fiskekuttere fra Skagen kommet til, og ved disses Hjælp lykkedes det efter tre Timers Forløb at tage Skibet af Grund, og i ubeskadiget Stand fortsatte det Rejsen.

—h.

»Fram«. Kristiania, den 3. Oktober. I Følge hertil indløbet Telegram fra Colon i Panama er Amundsen Ekspeditionens Skib »Fram« ankommet dertil. Alt vel om Bord.

Det er Bestemmelsen, at »Fram«, som et af de første Skibe, skal passere Panama-Kanalen til Stillehavet, formentlig allerede i indeværende Efteraar.

(»Ritz. Bur.«)

En Værftsbrand i Aalborg. Aalborg, 7. Oktober. En Ildløs opstod i nogle Spanner i Mellebybygningen i Stuhrs Skibsværft og bredte sig i Løbet af kort Tid over hele Bygningen, der nedbrændte. Skibbygningsværftet blev ødelagt. Skaden anslaaes til 200,000 Kr.

Paa Skibsværftet beskæftigedes c. 200 Arbejdere; der var to ny Skibe under Bygning. Driften maa nu indstilles i mindst tre Maaneder.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Norge: Byerne Braila, Galatz og øvrige Havnebyer i Rumæniën, Konstantinopel i Tyrkiet, Byerne Odessa, Nicolaiew og Rostow i Rusland er erklæret for kolerasmittet.

Hvordan faar vi Søfolk?

En forhenværende Skibsfører skriver til os:

I Anledning af Hr. V. Rasch's og »En farende Skibsfører«s Artikler i *Dansk Søfartstidende*, bedes om Plads for følgende:

Aarsagen til, at færre Drengene nu gaar til Søs end tidligere, ligger visnok i den lettere Adgang til Skoleuddannelse. Nu har man jo de udmærkede Kommuneskoler, der er gratis, samt en Mulighed for derfra at gaa over i Mellemskolen med tildels fri Undervisning dér. Endvidere er der nu flere Fag indenfor Haandværk, Industri, Telegraf-, Post- og Skolevæsen samt Landbruget, der byder lettere og tilgængeligere Betingelser for Eksistensen end tidligere.

Dernæst er der vel kun faa Forældre med Kendskab til Søfarten, der ikke hellere ser deres Sønner i en Stilling paa Landjorden end at de tager til Søs. Dette nærmest fordi de der bedre kan have Øje og Haand i Hanke med Drengenes Opdragelse efter Konfirmationen, hvad der er af stor Betydning og at foretrække frem for at overlade dem til deres egen Skæbne i et Matroslukaf, hvor deres aandelige og legemlige Udvikling dog, med et mildt Udtryk, er meget hasarderet.

At en Skibsfører eller Styrmand, som føler sig tilside-sat og forurettet af Rederiet, og i det hele taget skuffet i sine Forhaabninger til Livet paa Søen, ej heller vil anbefale sin Søn at tage til Søs, er forstaaeligt.

Naar der i Hamburg som Regel er god Tid paa Skibsimandskab, har det nærmest sin Grund i, at Søfolk fra de skandinaviske Lande samt fra den tyske og russiske Østersøkyst søger dertil for at faa Hyre. De bedste af disse opnaar først Hyre i de store tyske og engelske Skibe, og de, der bliver tilbage, er da med til at opfylde

Markedet. Forfatteren af denne Artikel har sejlet fra Hamburg baade som Matros og Styrmand og har senere som Skibsfører faaet Mandskab derfra, og derfor ofte været Vidne til den Sigtning af Søfolkene, der foregaar, naar der f. Eks. blev anlagt Mandskab til Laiezt's, Wienekes, Knöhr & Burchards og andre store Rederiers Skibe; der forlangtes da ikke saa lidt, baade med Hensyn til Sejlads, Anbefaling og Legemsbygning. Alle blev undersøgt af Læge før Mønstringen, og broksvage samt de, der ikke bestod Synsprøven, blev ikke anlagt af Rederiets Forhyringsagent. Der var som Regel nok at vælge imellem, og de, der var tilbage efter denne første Sigtning, kunde man da se troppe op uden for det engelske »Shipping-Office«. Her foregik aller en Sigtning, og de, der da var tilbage, var Materiellet for de mindre Skibe og Damperne.

At der er saa mange Drengene i Hamburg, der vil til Søs, har vel nærmest sin Grund i, at der fra Tyskland er mange velhavende Folks Sønner, der har studeret (jeg har f. Eks. sejlet sammen med flere Grevesønner) og er blevet træt af Studeringen, og som saa vælger at gaa til Søs i Haab om dér, med Tysklands rivende maritime Udvikling for Øje, forholdsvis hurtigt at komme i en Stilling, der svarer til deres Ambition.

At saadanne først opnaar Plads som Skibsdrengene (Elever eller Kadetter) i de store tyske Skibe, kommer af, at de betaler rundeligt for deres Ophold om Bord. De, der da kommer næst efter, er de ubemidlede, hvoraf de fleste er Drengene fra den tyske Kyst, der har pjasket i en Baad fra Barnsben af, og maaske endogsaa sejlet med Faderen, og saaledes er godt kendt i et Skib og med Søfartsforhold, inden de kommer ud som Skibsdrengene.

Disse er naturligvis de bedste, man kan faa om Bord i et mindre Skib, hvor Besætningen er lille og hver Mands Arbejdsevne derfor er højere skattet end i et større Skib med talrigere Besætning.

Her fra Danmark kommer jo nu nærmest de velhavende Folks Sønner med »Viking« og de mindre bemidlede med »Georg Stage«, medens de fattigste kommer direkte om Bord i Koffardiskibene.

»Viking« uddanner jo særlig sine Elever med Befalingsmanden for Øje, medens »Georg Stage« paa sit korte Togt nærmest kan siges at bibringe Eleverne et flygtigt Begreb om Begyndelsesgrundene i Sømandsskab. De, der kommer direkte om Bord i Koffardiskibene, er nærmest henviset til deres egen Energi, og meget afhænger for deres Vedkommende af deres Overordnedes Uddannelse og Karakterer.

De med »Georg Stage« uddannede Elever kommer jo som oftest med fremmede Skibe efter endt Togt, hvilket uden Tvivl er en Fordel for de unge Mennesker, da enhver, nok saa uhildet, iagttaget ved, at jo større Skib, jo flere Fritørn. Jeg tænker her nærmest paa Ror og Udkig paa Søn- og Helligdage samt om Natten, og endvidere paa Vagtholdet ved Land. I større Skibe bliver der taget en Mand af Besætningen som Nattevagt, medens der i de smaa danske Skibe gaas Allemandsvagt, og hvad det har at sige, ved den bedst, der har prøvet begge Dele. For øvrigt lærer den unge Mand snart, at det maa være behageligere i et større Skib paa lange Rejser end i en lille Skonnert paa Nord- og Østersøen Foraars, Vinter og Efteraarsdage.

Ingen kan derfor fortænke de unge Mennesker i, at de foretrækker de større udenlandske Skibe for de smaa danske, saa længe de sejler foran Masten.

En Fordel har de ogsaa ved at sejle med Udlændinge, de lærer Sprog og lærer at finde sig tilrette mellem andre Folkeslag, hvilket senere, naar de maaske indtager en overordnet Stilling, er af ikke ringe Betydning.

Hvad kan der da gøres for at skaffe Søfolk til den danske Handelsflaade?

Jeg tror, det eneste Middel vil være, at anskaffe et Skib paa 800 à 1,000 Reg.-Tons. Et saadant kan jo nu købes billigt, da Engelskmændene sælger væk af Sejlskibsflaaden, og benytte dette udelukkende som Skoleskib.

Tag Eleverne om Bord i Skibet sidst i April og lad

Skibet sejle i vore hjemlige Farvande de fire Sommermaaneder, og sæt saa hen i September Kursen mod Syd, til Azorerne og de Cap verdiske Øer, for dér i stadigt og godt Vejr at give Eleverne saa megen Uddannelse som muligt; vend saa mod Foraaret Kursen mod de hjemlige Strande, saaledes at de unge Mennesker kan komme ud med de danske Sejlskibe, naar de om Foraaret forlader Vinterlejet.

Naar »En farende Skibsfører« paastaar, at de danske Sejlskibe kun giver ringe Overskud i de for Tiden gode Aar, da kunde det nok være af Interesse at vide, hvorledes de da klarer sig i de daarlige Aar; de maa jo da stadig sætte Penge til. Nu i Aar har mange Skibe, førend Træløst fra det svenske Norrland til østjyske Havne, opnaaet 30 Kroner pr. Std., medens de for tre Aar siden sejlede for 18 Kr. Sejlede Skibene for tre Aar siden kun for Lyst? — eller kunde de den Gang klare sig? I saa Fald maa de dog nu tjene godt.

En Uddannelse med det foran nævnte Skoleskib vil være c. ti Maaneder, og Skibet vil, inden det atter gaar ud med et nyt Hold, have Tid til Dokning og Eftersyn.

Den pekuniære Side er jo det vanskelige Punkt ved Sagen, men jeg synes dog ikke uoverkommeligt, i Betragtning af, at saa meget staar paa Spil.

Alle Rederierne er jo enige om, at der er Mangel paa danske Søfolk her i Landet, saa stor, at den inden mange Aar vil være skæbnesvanger for vor Skibsfart. At man klarer sig nu for Tiden ved at sejle med Udlændinge, betyder dog, at mange Penge derved gaar ud af Landet, som rettelig burde blive her.

Danmarks Handelsflaade bestod den 1. Januar 1909 af ialt 1,186 Skibe over 50 B. R.-T. med en B.-T. af 761,464 Tons. Hvis der af denne Tonnage betaltes 25 Øre pr. B. R.-T. aarlig, vilde dette blive over 190,000 Kr. Benyttedes denne Sum til Skoleskibets Vedligeholdelse og Drift, vilde mange vordende Sømand derfor kunne uddannes. Afgiften vilde næppe føles trykkende for det enkelte Skib. Rederier med stor Tonnage vil jo nok finde Summen stor, men i Betragtning af, hvad der staar paa Spil, synes jeg ikke dette burde bortskræmme nogen.

Fra De forenede Stater i Nordamerika haves et Par Skoleskibe med mellem 200 og 400 Elever i hvert.

Jeg har tænkt mig et Elevental af 200. Dette Antal vil vistnok tilfredsstillende Behovet foreløbig. Staten burde i et saadant Tilfælde ogsaa træde hjælpende til.

Naar de unge Mennesker, efter en Skoleskibsuddannelse af ti Maaneder, kommer i vore gode danske Skonneter og f. Eks. tilbringer tre Aar dér, og da sejler et Par Aar med et større udenlandsk Skib for at lære Sprog og samle Penge til Navigationsundervisningen, tror jeg, vi kan forvente os en Stab af dygtige Søfolk, saavel af Under- som Overordnede.

N. Christensen,
fhv. Skibsfører.

Finanslovforslaget for 1914—1915.

(Sluttet.)

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1914 til 31. Marts 1915, bringer vi som Fortsættelse nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentlige Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

§ 12. Udenrigsministeriet.

III. Konsulaterne.

B. Adskillige Udgifter.

- | | |
|---|-------|
| | Kr. |
| 3. Godtgørelse til det norske Konsulat i Archangel for Varetagelse af danske Konsulatsanliggender | 1,000 |

IV. Andre Udgifter.

- | | |
|---|--------------|
| 4. Kommerciel Undersøgelsesrejse (anslaaet) | 4,000 |
| Ialt | 5,000 |

§ 14. Indenrigsministeriet.

A. VIII. B. Ulykkesforsikring.

1. a. 4. Vederlag til Raadets Medlemmer af Søfartsafdelingen	Kr.	Kr.
3. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk« (anslaet)	1,800	35,000
		Ialt 36,800

§ 15. Ministeriet for offentlige Arbejder.

A. II. C. Vandbygningsvæsnet.

2. Opmudring af Limfjorden:	Kr.	Kr.
a. Lønninger	24,669.34	
b. Andre Udgifter	51,500.00	
		76,169.34
4. Tilskud til Driften af den i Frederikshavn hjemmehørende Bugserdampere »Ekspress«		1,200.00
7. Vederlag til Aalborg Havn for Vedligeholdelse af Sejløbet over Hals Barre		25,000.00
A. II. M. 1. b. Danmarks Andel i Udgifterne ved de internationale Skibsfartskongressers staaende Kommission i Bryssel, 1,000 frcs. (anslaet)		730.00
2. Bidrag til Driften af Signalstationerne paa Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Hammershus og Fornæs samt ved Helsingør		7,600.00
B. 8. Bidrag til »Det forenede Dampskibsselskab« til Vedligeholdelse af daglig Dampskibsforbindelse:		
a. mellem Kallundborg og Aarhus anslaet	50,000.00	
b. mellem Frederikshavn og Gøteborg	57,000.00	
		Ialt 217,699.34

§ 17. Justitsministeriet.

A. VI. F. Foranstaltninger imod Udbredelse af smitsomme Sygdomme:	Kr.	Kr.
1. Karantænevæsnet:	Kr.	Kr.
a. Lønninger	10,880.00	
b. Andre Udgifter (anslaet)	3,600.00	
Heri fragaar: Karantæneindtægter (anslaet)	600.00	
		13,880.00
		Ialt 13,880.00

§ 18. Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsnet.

A. II. C. Tilskud til danske Menigheder m. m. i Udlandet:	
1. Til den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Søfolk i fremmede Havne, midlertidig	6,000.00

§ 20. Marineministeriet.

A. Lodsvæsnet:	Kr.	Kr.
a. Lønninger m. m.	43,000.00	
b. Understøttelser til afgaaede Lodser m. fl.	17,990.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	72,300.00	
d. — , ekstraordinære	73,800.00	
e. Erstatning for Ophævelse af Lodstvang (anslaet)	2,000.00	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	200.00	
		208,890.00
B. Fyrvæsnet:		
a. Lønninger m. m.	670,073.43	
Marineministeriet bemyndiges til ved forefaldende Vakance ved Fyr uden stadig Vagt, der er forandret eller skal forandres fra Petroleumsfyr til Blaugasfyr, at ansætte den ny Fyrpasser af 1. Lønningssats paa en lavere Lønningssats end den, som den afgaaede Fyrbetjent oppebar.		
b. Understøttelser til afgaaede Fyrbetjente m. fl.	24,846.67	
c. Olje og Brændsel m. m. (anslaet)	153,514.00	
d. Bygningsudgifter m. m., ordinære	243,005.19	
e. — m. m., ekstraordinære	240,000.00	
f. Dampskibshjælp (anslaet)	6,000.00	
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	100.00	
		1,337,339.29

C. Vagervæsnet:	Kr.	Kr.
a. Lønninger m. m.	53,489.04	
b. Understøttelser til afgaaede Vagretjente m. fl.	2,850.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	62,000.00	
d. — , ekstraordinære	2,500.00	
e. Afmærkning af de ved Lodserierne afprykkede Færvande (anslaet)	22,145.00	
		142,984.04
D. Redningsvæsnet:		
a. Lønninger m. m.	128,960.00	
b. Understøttelser	25,196.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	142,000.00	
d. — , ekstraordinære	27,000.00	
e. Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden, der er farlige for Rednings- og Fiskerbaade (anslaet)	8,000.00	
		331,156.00
E. Søkortarkivet (ikke-militære Del):		
a. Lønninger m. m.	31,500.00	
b. Betaling for udførte Arbejder	2,500.00	
c. Forskellige andre Udgifter	14,800.00	
d. Tilfældige Opmaalingsudgifter	400.00	
e. Udgivelse af officielle Efterretninger for søførende	4,200	
f. Forandringer og Tilføjelser til Færvandsbeskrivelser, Fyrlister m. m.	800.00	
		54,200.00
Fragaar: Indtægt ved Salg af Kort m. v. (anslaet)	19,000.00	
		35,200.00
Overskud paa den forventede Indtægt ved Salg af Kort m. v. og mulige Besparelser paa de forskellige Konti kan anvendes paa Konti b., c., d., e. og f.		
Ekstraordinært (2. Udgift af en 3-aarig Bevilling paa 6,000 Kr. til Forarbejdelse af Højplader af Søkortarkivets Kobbertrykplader)	2,000.00	
		37,200.00
F. Det meteorologiske Institut:		
a. Lønninger m. m.	47,230.00	
b. Andre Udgifter, ordinære	92,800.00	
c. — , ekstraordinære	10,200.00	
		150,230.00
G. Hirtsholmene		3000.00
H. Forskellige Udgifter:		
a. Fjernelse af Vrag og andre Hindringer for Sejladsen (anslaet)	15,000.00	
b. Marineministeriets Signalstation i Helsingør	1,500.00	
c. Almindelige Opmaalinger	20,000.00	
d. Tilskud til Driften af Statstelegrafens Radiotelegrafstation	2,500.00	
e. Andre og uforudsete Udgifter (anslaet)	1,000.00	
f. Ekstraordinært	3,100.00	
		43,100.00
J. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nødhavn:		
a. Lønninger m. m.	8,500.00	
b. Kost	964.00	
c. Forskellige Udgifter	5,000.00	
d. Ekstraordinært	1,336.67	
		15,800.67
Fragaar: Forventet Lejeindtægt	200.00	
Marineministeriet bemyndiges til, naar en af de normerede Lodspadser er ubesat, at anvende det paa Finansloven som Lønning og Kost til denne Lods opførte Beløb til Bestridelse af Udgifter ved eventuel nødvendig Assistance til Lodsnings, Arbejder i Havnen m. m.		15,600.67
		Ialt 2,269,500.00

AF Anmærkningerne til Lovforslaget hidsætter vi følgende:

§ 12. Udenrigsministeriet.

Til III. Konsulaterne. B. Adskillige Udgifter. 3. Godtgørelse til den norske nidsendte Generalkonsul i Archangel, Falsen, for Bestyrelse af det danske Konsulat dersteds. Som for Finansaaret 1913—14. I Anmærkninger til Forslag til Finanslov for Finansaaret 1901—02, Side 197, findes nedennævnte Anmærkning, der stadig fastholdes, idet man dog bemærker, at Antallet af danske Skibe, der besøger Archangel, i Aarenes Løb er steget ganske betydeligt, f. Eks.

i 1911 37 Dampskibe (40,990 Tons) og 3 Sejlskibe (586 Tons).

»Det har gentagne Gange vist sig overmaade vanskeligt at faa Konsulatet i Archangel besat paa tilfredsstillende Maade, og da den sidst ansatte Konsul paa Grund af Fallit og Indsættelse i Gældsfaengsel maatte afskediges, var det ikke muligt, trods gentagne Forsøg, at finde en kvalificeret Kandidat til Posten. Grunden hertil er væsentlig den, at der i de Maanedre, Sejladsen er aaben, er saa meget at bestille for Købmændene paa Stedet, at de ugerne paatager sig den Forøgelse i Arbejdet, som Overtagelse af en Konsulpost medfører. Hvorvel Antallet af danske Skibe, der besøger Archangel, ikke er videre betydeligt — 1899: 9 Dampskibe (9,852 Tons) og 13 Sejlskibe (12,644 Tons) — kan et dansk Konsulat ikke vel undværes. De danske Skibe, som ankommer dertil, er for en stor Del mindre Sejlskibe, hvis Førere er ukendt med det russiske Sprog og vanskelig kan klare sig overfor Myndighederne og i andre Forhold uden konsular Bistand. Udenrigsministeriet har under disse Omstændigheder truffet Aftale med den svensk-norske udsendte Konsul om at besørge det danske Konsulats Forretninger imod et aarligt Honorar af 1,000 Kr.«

Til IV. Andre Udgifter. 4. (i Finansaaret 1913—14 IV. 5.). Kommerciel Undersøgelserrejse.

Paa Finanstoven 1913—14 bevilgedes der et Beløb af samme Størrelse til en kommerciel Undersøgelserrejse i Vestindien, Centralamerika og det nordlige Sydamerika. Dette Beløb er indtil Dato ikke forbrugt. Udenrigsministeriet maa ønske at have et lignende Beløb til Raadighed for Finansaaret 1914—15 til at afholde Udgifter ved en kommerciel Undersøgelserrejse, som eventuelt vil komme til at gaa til Balkanstatene i det Øjemed at undersøge de efter den nys afsluttede Krig foreliggende Muligheder for en Udvidelse af det kommercielle Samkvem mellem Danmark og disse Stater samt for ved en ændret Repræsentation af den danske Stat i disse at fremme nævnte Øjemed.

§ 14. Indenrigsministeriet.

Til A. VIII. B. Ulykkesforsikring. 3. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«. I Henhold til Bestemmelsen i § 24 i Lov Nr. 54 af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed vil der af Statskassen være at yde et Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk«, hvilken Forening af Indenrigsministeriet har erholdt Anerkendelse i Henseende til Overtagelse af Forsikring efter bemeldte Lov. Det nævnte Tilskud, der alene maa anvendes til Nedsættelse af Præmien for Medlemmerne af Foreningens Sejlskibsafdeling, maa ikke overstige Halvdelen af den Præmie, der uden Tilskud vilde have paahvilet de paagældende Medlemmer, og maa i intet Tilfælde overstige et Beløb af 12 Kr. aarlig for hver af dem beskæftiget forsikringsberettiget Person, herunder Skibsføreren.

I Følge Foreningens Beretning og Regnskab for Aaret 1912 har der i Kalenderaaret i Sejlskibsafdelingen været forsikret 4,032 Mand, hvoraf 3,885 Mand repræsenterede 1,153,249 Forhyringsdage i Fartøjer, for hvilke der i Følge Loven ydedes Statsilskud til Bestridelse af Præmierne. Præmien har været 4 Øre pr. Dag, og den samlede Præmie Kr. 46,129.96, hvoraf Statens Tilskud har udgjort Halvdelen Kr. 23,064.98.

§ 20. Marineministeriet.

Til B. Fyrvæsnet. e. Bygningsudgifter m. m. ekstraordinære.

Til et nyt Motorfyrslib til Stationen Graadyb (1. Udgift).

Angaaende denne Post henvises til Rigsdagstidende, Tillæg B. Sp. 471—74, Samling 1911—12, idet det dog yderligere skal bemærkes, at naar det under Post 1. anførte Motorfyrslib er færdigt, vil dette blive udlagt paa Stationen Vyl, der betragtes som den færligste af de to nævnte Fyrslibstationer. Da der i sin Tid søgtes Bevilling til et Motorfyrslib til Fano-Bugten, blev det — henset til Vanskeligheden ved at holde de to Stationer Vyl og Graadyb — taget under Overvejelse, om man ikke kunde sla de to Stationer sammen til én Station, hvorfor det søgte Fyrslib benævntes »et Fyrslib til Udlægning i Fano-Bugten«. Tanken herom mødte imidlertid en saa bestemt Modstand hos alle, der var interesseret i Sejladsen paa Esbjerg, at man mente at maatte opgive den, og for nu ogsaa at faa et Fyrslib, der med Sikkerhed kan holdes paa Stationen Graadyb, søges der herved Bevilling til et saadant. Da man tillægger det stor Betydning af Hensyn til Sikkerheden for Fyrslibbesætningerne ogsaa at faa passende Materiel til Stationen Graadyb, formenes det, at et Fyrslib til denne Station ogsaa maa sættes under Bygning før det tidligere foreslaaede Fyrslib til Stationen Halskov i Store Bølt. Udgiften til Bygningen af det Motorfyrslib, der herefter søges Bevilling til, maa — paa Grund af Materialiers og Arbejdslønnens Stigning — sættes noget højere end for det nu under Bygning værende Skib, nemlig til 285,000 Kr., hvoraf 56,700 Kr. her søges som 1. Bevilling.

Til en Undervands-Taagesignalklokke i et Fyrslib.

I de senere Aar er der i et stort Antal amerikanske, engelske og tyske Fyrslibe anbragt Undervands-Taagesignal som Supplement til Skibenes almindelige Taagesignal. Denne ny Form for Taagesignal har den Fordel at være mere ensartet i sin Virkning end Taagesignal, der forplantes gennem Luften, hvorfor det af mange roses stærkt, men paa den anden Side kan det kun med Fordel benyttes som Varselssignal for Skibe, der er forsynet med særlige Høreappa-

rater, og da disse Apparater er dyre, findes de kun i forholdsvis faa Skibe. Dette er Grunden til, at det hidtil ikke har været foreslaet at anbringe det omhandlede Taagesignal i vore Fyrslibe; da »Det forenede Dampskibsselskab« imidlertid nu lader anbringe Modtagerapparater i en under Bygning værende Pakedamper til Amerikafarten, og der ogsaa findes saadanne i enkelte andre Skibe, som befærder vore Farvande, foreslaas det at anbringe et Undervands-Taagesignal i et af Fyrslibene i Kattegat.

Til en Gnistelegrafstation i Gedser-Rev Fyrslib.

Paa Grund af Fyrslibenes Beliggenhed inde i Farvanden egner de sig udmærket til Meddelelsesstationer, idet Radiotelegraferen giver et Middel til hurtigt at bringe det, der observeres fra Fyrslibene, til rette vedkommendes Kundskab. Det bliver derfor mere og mere almindeligt at forsyne Fyrslibe, som ligger i stærkt befærdede Farvande, med Apparater til Radiotelegrafering, hvorved der — blandt andet ved indtrædende Søulykker — paa hurtigste Maade kan tilkaldes Assistance. Foruden Fyrslibene i Nordsøen er hos os kun Drogden Fyrslib forsynet med disse Apparater, der i den Tid, de har været benyttet, har vist sig at være til stor Gavn baade for Fyrslibene selv og for Søfarten i Almindelighed. Der søges derfor herved Bevilling til at anbringe de nævnte Apparater i Gedser-Rev Fyrslib, som er beliggende ved en stærkt befærdet international Færdelsesvej.

Til Anbringelse af Slingretanke i Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove«.

Paa Grund af, at Fyrinspektionsskibet er bygget til at løfte svære Lystønder, har det meget stor Stabilitet, der bevirker, at Skibet, særlig i Farvande som Kattegat og Østersøen, slingrer meget hurtigt og voldsomt. Denne uheldige Egenskab er yderligere blevet forøget ved, at Skibet for nogle Aar siden blev forlænget for at sætte det i Stand til at inddrage 4 store Lystønder paa én Gang. Den voldsomme Slingring er til betydelig Ulempe, naar Lystønder, der vejer 6 à 7 Tons, skal hejses indenbords og atter udlægges, og medfører, at Arbejdet kun kan udføres under gunstige Vejrforhold. I de sidste Aar har man med særdeles gunstigt Resultat forsøgt at dæmpe saadan Rulning ved Hjælp af store vandtætte Tanke, der er bygget lige indenfor Skibssiden, saaledes at lige overfor hinanden liggende Tanke er sat i indbyrdes Forbindelse baade ved Bunden og Toppen, de saakaldte Slingretanke. Naar Vand er fyldt i Tankene til passende Højde, bevirker dette Vand, der frit kan løbe fra den ene Tank til den overforliggende, en meget betydelig Formindkelse i Rulningsbevægelserne. Da det — som ovenfor antydnet — er af Betydning for Arbejdet med Lystønderne, at Skibet i Sø er saa roligt som muligt, er det meget ønskeligt at faa Slingretanke indbygget i Skibet, hvorfor det hertil fornødne Beløb søges bevilget.

Til C. Vagervæsnet. d. Andre Udgifter, ekstraordinære.

Gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er der fremkommet et Andragende om Afmærkning af Skrams Flak, hvor der kun findes c. 4 m Vand. Efter at Faaborg Havn er blevet uddybet til 6 m Vand, er det en stor Ulempe for de Skibe, der søger denne Havn, at Grunden ikke er afmærket. Anskaffelsen af et saadant Sømærke med Fortøjning andrager 250 Kr., som søges bevilget.

Fragtmarkedet.

Medens Kulfragterne i alle Retninger holder sig godt ved et jævnt støt Begær efter Tonnage (særlig af »handy« Størrelse), kan det samme desværre ikke siges om de hjemgaende Markeder. Disse er i den seneste Tid flovet en Del af, hovedsagelig de transatlantiske, ligesom ogsaa Østen er meget stille, hvilket har bevirket, at adskillige Dampere har søgt ned til Australien for Beskæftigelse, medens Dampere, som var eller i nær Fremtid ventes udlosset i La Plata Distriktet, delvis ogsaa er sendt til Australien, delvis til Nordamerika, fordi Tilbudet af Tonnage fra La Plata har oversteget Begæret. Raten er som Følge heraf gaaet ned til 13/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen pr. prompt. Disse Forhold har selvfølgelig kun kunnet virke deprimerende, saa meget mere som Befragterne i U. S. indtager en Ret reserveret Holdning og for en Del har kunnet faa det nødvendige Rum i de regulære Turbaade, som stadig udvider deres Virkefelter og opererer med meget store Baade. Det ventes dog almindeligvis, at der skal blive mere at gøre fra Staterne pr. November. — I Evropa ser Situationen forholdsvis bedre ud, og de dominerende Markeder er Sortehavet og Azow, hvorfra der igen er bleven sluttet en temmelig anselig Mængde Tonnage, men Markedet er dog lavere end for en Uge siden til Trods for, at en Del græske Baade blev trukket tilbage. Nedgangen i Ugens Løb fra Sortehavet og Azow ligger

omkring 1/ pr. Unit Ton. Østersøen viser ikke den sædvanlige Livlighed, som plejer at være fremherskende i Oktober, idet navnlig Kornlaster endnu kun tilbydes meget sparsomt, men Meddelelserne fra Rusland gaar ud paa, at der vil komme mere Korn frem snart, og da mange engelske Baade nu vil blive trukket bort fra Østersøen, er det ikke helt usandsynligt, at vi endnu kan faa højere Rater at se fra Østersøen, navnlig fra Petersborg. Alt ialt maa det naturligvis indrømmes, at Markederne overalt ligger meget lavere end i Fjor ved samme Tid, men det var jo ogsaa noget enestaaende. Ikke desto mindre tjenes der dog gennemgaaende ganske godt til de nuværende Fragtrater, og skulde Niveauet aldrig blive lavere, vilde Rederne ikke have Grund til at beklage sig. — Der blev i de forskellige Markeder bl. a. sidst sluttet som følger:

Østen. Hvede fra Avstralien/U. K. eller Kontinentet 32/ à 32/6, 3 à 6 d. ekstra to Lasteplasser, December—Januar. Soyabønner Vladivostok/U. K. eller Kontinentet 31/3 pr. 10.—25. December, 30/6 pr. December—Januar. Ris Saigon 27/6 Marseille, Havre eller Dunkerque (én Havn), Oktober—November, 6 d. mere pr. November—December, yderligere 6 d. mere for to Lossehavne. Kohsichang 27/6 Bremen eller Weseren, 28/3 begge Havne, Annullering 15. November. Kalkutta 21/ Dødvægtbasis U. K. eller Kontinentet (to Havne), Annullering 20. November. Erts Bombay 19/ Barrow, 19/6 Garston, Oktober. Bombay 21/ Dødvægt til to Havne U. K. eller Kontinentet, 1.—20. November.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Odessa, Nikolajeff eller Kherson 10/6 à 10/9 Rotterdam, 10/9 à 11/ Weseren, 11/ à 11/3 Hamburg, Oktober, mindre Baade 13/6 à 13/9 N. C. eller »any«, 6 d. mere Hamburg, pr. Oktober—primo November, 14/6 én Havn Danmark, 14/9 to Havne, 15/ tre Havne, 1/6 ekstra for Oljekager, 5.—25. Oktober. Sulina 10/9 Rotterdam, 11/ Antwerpen, 25. Oktober—10. November, 3 d. mindre pr. 5.—25. November, Bergen/Kjøbenhavn Range 14/ én Havn, 14/3 to Havne, 14/6 tre Havne, 15.—28. Oktober. — Azow (store Baade) 12/ Rotterdam, 12/3 Emden eller Weseren, 12/6 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, 15. Oktober—10. November, mindre Baade 14/ N. C. eller »any«, 14/6 Hamburg. Donauen 12/ Rotterdam, 12/3 Antwerpen, 12/6 Hamburg, 5.—20. Oktober, mindre Baade 13/ N. C. eller »any«, 13/6 Hamburg, 1.—20. November. — Erts Poti eller Batoum 14/ Rotterdam (5,200 med 600—600 daglig), Midten Oktober.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 10/6 Bremen, 1.—15. Oktober. Erts 7/ Villaricos/Rotterdam, 7/3 Emden, 7/6 Hornillo Bay/Middlesbro, 6/4½ Cardiff, 9/3 à 9/6 La Falaise/Barrow, 8/9 Benisat/Tyne Dock, 9/ Middlesbro, »full terms«, 9/6 Bougie/Amsterdam, 6/9 à 7/ Huelva/Rotterdam, Tinto terms, 6/6 Santander/Rotterdam. Fosfat 7/9 Bona/Rotterdam (4,000 med 1,000—8,00), 8/ (600—600). 11/ Tunis/Swansea, 9/6 Sfax/Holland. Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 5/7½ Rotterdam, 5/6 Glasgow, 4/9 Cardiff.

Nordamerika. Korn Filadelfia eller Baltimore 2/6 Rotterdam eller Avonmouth, 2/7½ anden udsøgt Havn, Oktober—November. Kul Norfolk 18/6 Rio Janeiro, prompt. Paa »net form« fra Savannah sluttedes til 15/ Basis én Havn Danmark, Midten Oktober. Tømmer fra Golfen Basis 127/6 én Havn Middelhavet. 145/ River Plate, 1.—20. November. Sapelo 90/ én Havn U. K. eller Kontinentet, 92/6 to Havne, prompt. Bomuld fra Golfen 40/ U. K. eller Kontinentet, Begyndelsen November. Korn etc. paa Netto Charter 15/ Rotterdam, Antwerpen, Hamburg eller Tynen (én Havn), 15/6 to Havne, 10.—31. Oktober. Timecharter 5/ à 5/6 Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 13/6 à 13/9 O. C., ÷ 6 d. direkte Havn, yderligere 3 d. mindre, hvis Villa Constitution Lastning. La Plata 11/6 O. C. ingen Reduktion (5,500) pr. Oktober. — For Quebracho fra Santa Fé betales 21/9 til U. K. eller Kontinentet. For Korn fra San Lorenzo Grænsen slutte-

des et Par Baade til 16/6 O. C. (÷ 6 d.) pr. 15. Januar—15. Februar.

Østersøen. Korn Petersborg c. 1/4½ Hvedebasis Rotterdam, prompt, 1/5¼ ultimo Oktober, ¾ d. mere London. Pulpwood Mk. 25—26 Rotterdam, Frcs. 41 Terneuzen, Kortprops 32/6 Østkyst Kulhavn, c. 40/ Bristol Kanalen. Fra Riga 25/ D. B. mindre Dellast Boards til Grangemouth, 37/6 Cardiff, 39/ Manchester, 42/6 D. B. Limerick, Frcs. 36—37 D. B. B. Antwerpen, Frcs. 39 Rouen. Libau sluttede en Baad med Korn til 1/1½ Havrebasis Rotterdam med fri Lastning, og der noteres 1/3 London, 1/3 à 1/3¾ Antwerpen, 1/6 à 1/6¾ Rouen. — Der sluttedes som følger fra Botten: 32/6 D. B. Wiborg/London, 38/6 Gefle/London (600), 38/ pr. Favne Props Sydflinland/Hull (675 Favne), Hfl. 17 Hernösand/Amsterdam (600), Hfl. 17½ Ørnskjoldsvik og Umeå/Amsterdam (420).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 5/9 Kronstadt (3,000), 5/9 Helsingfors (2,700), 6/ Norrköping, 4/6 Memel (2,300), 5/ Kiel (2,300), 4/10½ Fairwater (1,800), 5/ Pillau (2,000), 5/3 Kjøbenhavn (2,000), 6/3 Karrebæksminde (1,300), 6/ Mariager (1,300), 9/3 Marseille (5,300), 8/1½ Algier (2,900), 9/9 à 10/ Genua eller Savona (3,800—5,000), 9/6 à 9/9 Neapel (4,400), 11/ Konstantinopel (3,500), 9/6 Port Said (5,600). — Fra Humberen 5/9 Kronstadt (2,500), 5/9 Horsens (1,350), 10/6 Kristiania (500 Tons Koks), 18/3 Buenos Aires (5,500—6,000), 18/6 Montevideo (5,300). — Firth of Forth 5/9 Kronstadt (2,700), 5/10½ Ørnskjoldsvik (3,200), 6/6 Königsberg (1,200), 6/6 Horsens (950), 6/9 Kolding (800). — Blandt Befragtningerne fra Cardiff, Barry eller Newport kan nævnes: 7/6 Kronstadt (2,800), 7/9 Lissabon (1,500), 5/6 Gibraltar (3,200), Frcs. 10¼ Algier (3,400), 11 Marseille (5,500), 9/7½ à 9/10½ Genua, Savona, Spezzia eller Livorno (3,800—5,500), 11/6 à 12/ Venedig (4,000—6,000), 9/6 Port Said (6,200), 9/3 Las Palmas eller Teneriffa 18/6 Rio Janeiro, 20/3 River Plate (5,000), 20/6 Rosario (5,000).

Skrrevet den 7. Oktober 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet gennemgaaende mattere end ved sidste Indberetning, idet der kun er ganske faa Fragter til Frankrig og England, medens Tyskland ikke har saa faa Laster udbudt fra Bottenhavene, men overalt foretrækkes smaa Dampere. Dog er Raterne kun ubetydelig lavere. Rusland og Tyskland har meget lidt at byde paa, og de tilbudte Fragtrater frister ikke. Vestsverig og Østnorge har saa at sige ikke Laster. Danmark har kun ganske faa Kornlaster til Østnorge og England, og Tilbudene er lave, saa at der kun gøres ganske faa Forretninger, thi ogsaa her forlanges smaa Dampere. Udsigterne for den nærmeste Fremtid er saaledes ikke lyse for denne Fart.

Returfragter Vest fra er ligeledes lidt lavere, idet der kun er faa Kullaster fra Østkysten: men efter delvis Ophævelse af Strejken i Cornwall tilbydes der nu atter Claylaster, som støtter Markedet lidt, hvad der i Forbindelse med flere Kullaster til Frankrig og Tyskland tør give Haab om, at der ikke bliver Mangel paa Beskæftigelse.

Angaaende de mindre Skibe er de pommerske Havne atter noget mattere, men melder dog uforandrede Rater: Stralsund har ellers sluttet til 5 M., Greifswald det samme med Gratifikation, Rostock 4½ M., alt for Rug. Colberg opnaaede for Havre 5½ M. Wismar, Lübeck, Stettin er uden væsentlig Forandring med nogenlunde tilstrækkeligt Udbud, ligesom de fleste slesvigske Pladser udhyder Havre til omkring 4½ M. Sverig har egentlig ikke bedret sig siden sidste Beretning; Halmstad har saaledes i Øjeblikket kun til Hamburg, og Lysekil er stadig flov. Sundhavnene har nogle Hvedelaster til Kalmar 3 Kr. og af Lervarer nærmest kun til Königsberg. Danmark er fra Provinserne gennemgaaende ret stille ud over Sukkerlaster, som noteres fra Assens, Nakskov, Odense, Bandholm og Stege. Kjøbenhavn er heller ikke særlig

Telegramformen er: "Indicate weather at.....Captain.....". Kysttakst for Telegram og Svar er 5 sh. Skal Spørgsmaalet sendes videre til en anden Station, beregnes yderligere sædvanlig Landtakst. (Om Forkortelser se nedenfor).

III. Meteorologiske Meddelelser,

1. om Vejret i forskellige Dele af det E.-lige *Atlantehav*, i det *britiske* Kongerige og paa det *europæiske* Fastland,
2. om Vejrudsigter paa hvilken som helst Del af de *britiske* Kyster, eller
3. om Is i *Atlantehavet*,

kan radiotelegrafisk udbedes fra det meteorologiske Institut gennem de Radiotelegrafstationer, som henhører under Postvesenet. Spørgs-Telegrammet affattes saaledes: „Indicate (1) weather, eller (2) Forecast, eller (3) Ice at.....Meteorological. Captain.....". Kysttaksten for Spørgsmaal og Svar er 5 sh 6 d; hertil kommer Landtakst til og fra det meteorologiske Institut. Alle Radiotelegrammer vedrørende Vejr og meteorologiske Forhold sendes af og til Skibets Fører med Navns Nævneelse. Skibets Ejer indstaaer for Betalingen. Det meteorologiske Institut er aabent paa Hverdage fra Kl. 8 1/2 Fm. til Kl. 8 Em., paa Søndage fra 6 Em. til 8 Em. Vejrudsigterne affattes Kl. 10 Fm. og 7 Em., samt om Sommeren Kl. 2 Em.

For Simpleheds Skyld gives Svarene — naar ikke andet forlanges — paa følgende Maade:

1. SW. 7 b. c. q, sea 5 fog 0.
2. Calm, b, sea 0, fog 1,

hvilket betyder: 1. SW.-Wind, strenght 7, blue sky, detached clouds, squally, rough sea, no fog or mist. 2. Calm, blue sky, sea calm, mist.

Følgende Forkortelser anvendes ved Meddelelser om Vejr og Vind:

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| b. blue sky. | l. lightning. |
| c. clouds (detached). | m. mist. |
| d. drizzling rain. | o. overcast sky. |
| e. wet air without rain | p. passing showers. |
| f. fog. | q. squalls. |
| g. gloom. | r. rain. |
| h. hail. | s. snow. |

Et Tal foran et af disse Bogstaver betegner, hvor mange Timer Vejrtilstanden har været efter sidste Iagttagelse, altsaa

4 r = fire Timer Regn, 2 1/2 l = 2 1/2 Time kraftige Lyn o. s. v.

Taaqe angives fra 0 = klart til 5 = tæt Taaqe. Søens Tilstand betegnes fra 0 = rolig til 10 = usædvanlig svær Sø. Vindstyrken gives efter Skala 1—12.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

R 3184 China, Yang tse kiang. — Plans in the Yang tse kiang. Itu reach.
R 3041 Russian Maritime province. — America bay.
† 1295 Africa, West coast. — Anchorage on the west coast of Africa.
T Supplement to the West Coast of England Pilot, 1910. (Juli 1913.)
T Supplement to The Pilot for the West Coasts of France, Spain and Portugal, 1910. (Juli 1913.)

Norge:

N 88 Hekkingen til Kvalsund. 1: 50 000.
R „Den norske Lods“, Hefte I — fra Icefjorden til Langesund.
Tyskland:
R 139 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Cuxhaven bis Brunshüttelekoog. 1: 25 000.
R 240 Ostsee, Deutsche und Schwedische Küste: Die Ostsee von Jershöft bis Steinort. 1: 400 000.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af *Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorstøbe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Støbe og Farterjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaae ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kg. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *den danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *den danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne* er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

1894. **Sverrig. Norra Kvarnen. Engelskhällan. Jägarören. Fyr tændt.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 40/1043. Stockholm 1913.)
Paa *Jägarören* paa *Engelskhällan* er nu tændt et hvidt, rødt og grønt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Lyset er:
1. grønt i Pejlinger fra Land til 231°;
2. hvidt i — — 231° til 3°;
3. rødt i — — 3° — 14°.
Flammens Højde: 12 m. Synsvidde 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn med sort Bælte. 63° 40' 52" N. 20° 55' 48" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1314. København 1913.)

1895. **Finland. Finske Bugt. Tvärminne. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 37/2380 og 39/2514. Berlin 1913.)
Den røde Spiritønde med opadvendt Kost ved S-Siden af Grunden *Peter* er indtaget, og der er udlagt en sort-hvid Spiritønde med 2 mod hinanden vendte Koste over 1 Ballon ved Grundens W.-Side. 59° 43' 40" N. 23° 17' 16" E. Positionen svarer til *danske* Kort; naar der lægges 1' 12" til Lgd., svarer den til *russiske* Kort.
(Kort Nr. 155.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 34/1520. København 1913.)

1896. **Finland. Finske Bugt. Urregrund. Fyrs Lysvinkler forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2515. Berlin 1913.)
W.-Grænsen af den S-lige Lysvinkel med hvidt og rødt vekslende Lys i *Urregrund* Fyr er nu Pejling 352°, hvilken gaar E. om den N-lige *Enighetsgrund*. 60° 16 1/2' N. 26° 26 1/4' E. efter *danske* Kort; naar der lægges 1 1/4' til Lgd., svarer den til *russiske* Kort.
(Kort Nr. 155.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2938. København 1912.)

1897. **Finland. Finske Bugt. Wiro Bugt. Standard Red. Grund fundet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2516. Berlin 1913.)
Paa den ydre *Standard Red* er fundet en Palle med 7,9 m Vand, paa 60° 28' 32" N. 27° 48' 25" E. efter *russisk* Kort Nr. 1383; naar der trækkes 1' 12" fra Lgd., svarer den til *danske* Kort.
(Kort Nr. 155.)

1898. Rusland. Finske Bugt. Kapornemi Bugt. Tønder udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2581. Berlin 1913.)

Følgende Tønder er udlagt i *Kapornemi* Bugt:

1. En hvid Spirtønde med nedadvendt Kost i 11 m Vand, paa 59° 32' 22" N. 25° 14' 08" E.
 2. En rød Spirtønde med opadvendt Kost i 4,3 m Vand, paa 59° 32' 04" N. 25° 15' 52" E.
 3. En hvid Spirtønde med nedadvendt Kost i 4,3 m Vand, paa 59° 32' 00" N. 25° 16' 08" E.
- SE. for Øen *Rogusar* skal udlægges en hvid-rød Spirtønde med 2 fra hinanden vendte Koste ved E.-Siden af O,9 m Stedet.
- Positionerne svarer til *danske* Kort.
(Kort Nr. 155.)

1899. Rusland. Finske Bugt. Reval. Leontiya. Oplysning om Lystønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2517. Berlin 1913.)

Lystønden ved *Leontiya* Grund ligger i 13 m Vand ved Grundens S.-Ende. Om Vinteren ombyttes den med en rød Spirtønde med opadvendt Kost over Ballon. 59° 30 3/4' N. 24° 36 1/4' E.

(Kort Nr. 155 og 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1782. København 1913.)

1900. Rusland. Riga Bugt. Larina. Oplysning om Lystønde.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2520. Berlin 1913.)

Larina hvide Lystønde ligger i Skæringspunktet mellem Breddeparallellen gennem Spirtønden paa *Larina* Grundens W.-Side og E.-Grænsen af *Werder* Fyrs Lysvinkel. Om Vinteren udlægges intet Sømærke i Stedet for Lystønden. 58° 23 3/4' N. 23° 36' E.

I 1914 udlægges uden nærmere Bekendtgørelse to sort-hvide Spirtønder med to mod hinanden vendte Koste ved W.-Siden af *Larina* Grundens i Stedet for den nuværende Spirtønde.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1800. København 1913.)

1901. Rusland. Dagerort N. og W. Grunde afmærket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2518. Berlin 1913.)

Følgende nye Tønder er udlagt ved Grunde N. og W. for *Dagerort*:

1. En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s.; i 22 m Vand 0,02 Sm N. for de to Spirtønder ved *Globova* Banke. 59° 12' 10" N. 22° 18' 08" E.
2. En sort-hvid Spirtønde med 2 mod hinanden vendte Koste i 14 m Vand, W. for samme Banke.
3. En hvid-rød Spirtønde med 2 fra hinanden vendte Koste i 15,5 m Vand, E. for samme Banke.
4. En sort-hvid Spirtønde med 2 mod hinanden vendte Koste i 15,5 m Vand, W. for *Vinkova* Banke.
5. En hvid-rød Spirtønde med 2 fra hinanden vendte Koste i 15 m Vand, E. for samme Banke.

6. En rød Spirtønde med opadvendt Kost i 14,5 m Vand, S. for *Gruzova* Banke.
7. En hvid Spirtønde med nedadvendt Kost i 13 m Vand, N. for *Neupokoeva* Banke med 6,1 m Vand.
8. En hvid Spirtønde med nedadvendt Kost over Ballon i 14,5 m Vand, N. for *Neupokoeva* Banke med 9 m Vand.

9. En rød Spirtønde med opadvendt Kost over Ballon i 14,5 m Vand, S.W. for *Durakina* Banke.

Positionerne svarer til *russiske* Kort; naar der trækkles 1' 12" fra Lgd., svarer de til *danske* Kort.
(Kort Nr. 205.)

paa disse. Ledsgeskibe og Semafor-Stationer i Nærheden har rødt Flag hejst under Øvelserne. c. 45° 36' N. 12° 25' E.

1956. Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Saluga. Baake opføres.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 39/1228. Pola 1913.)

I *Fasana* Kanal, c. 200 m fra *Saluga* Plyn, opføres en Fyrbaake i 8 m Vand, 170° fra det grønne Dobbeltfyr paa Øen *S. Girolamo*. Under Opførelsen brænder et rødt Fyr paa Baaken. Stedet skal passeres med langsom Fart. 44° 55' 2 N. 13° 46' 8 E.

1957. Østerrig-Ungarn. Morter Kanal. Maslinjak. Fyr forandret.

(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 39/1229. Pola 1913.)

Det røde Gruppe-Lynfyr paa Øen *Mashinjak* er forandret til et Lynfyr, der viser grønt To-Lyn hver 6 s. I øvrigt uforandret. 43° 46' 1 N. 15° 40' 8 E.

1958. Grækenland. Antipaxos. Fyr midlertidig forandret.

Det *græske* Udenrigsministerium meddeler, at det hvide og røde Fyr med En-

Formærkelser paa Øen *Antipaxos* SE.-Plyn indtil videre viser fast Lys. 39° 08' 10" N. 20° 16' 15" E.

1959. Grækenland. Salamis Stræde. Lipso. Fyr atter tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1473. London 1913.)

Fyret paa den NE-lige Del af *Lipso* er atter tændt. 37° 56 1/4' N. 23° 36' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/877. København 1913.)

1960. Ægæiske Hav. Drivende Mine.

(„Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 216/2062. 1. Gravnehage 1913.)

Den 22de September 1913 har en Dampet paa Vej fra *Dardanellerne* til *Smyrna* passeret en drivende Mine.

1961. Rusland. Sorte Hav. Kertsch-Yenikale Stræde. Forbudt Ankerplads.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2545. Berlin 1913.)

De to røde Spirtønder med rødt Flag, ved S.-Grænsen af den forbudte Ankerplads S. for *Kertsch* Fort, ligger nu henholdsvis 1490 m 119° (misy. SE. t. E. 1/2 E.) og 1190 m 167 1/2° (misy. S. t. E. 1/4 E.) fra Fortets Flagstang. Minevælsespladsen begrænses mod S. af en Linie parallel med og 170 m N. for Linjen: Fyrene *Kamuisch-Burmu* og *Tschurubasch* overet, mod E. og W. af Limen vinklet herpaa, henholdsvis gennem Yderenden af Kap *Ak-Burmu* og Fortets Ydermur, mod N. af Kysten. Fra 28de Juni til 28de Oktober maa der ikke ankras paa denne Plads. *Kertsch* Fort: 45° 19' N. 36° 28' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/247. København 1912.)

IX. Bekendtgørelser m. m.**1962. England. Radiotelegrafiske Meddelelser om Vrag og Vejrforhold.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2578. Berlin 1913.)

Følgende Forholdsregler er truffet for at give radiotelegrafiske Meddelelser om Vrag og Vejrforhold mellem *britiske* Stationer og Skibe i Søen.

I. Meddelelser om Vrag:

Skibe, der i Søen observerer Vrag, som er farlige for Skibsfarten, bør give radiotelegrafisk Meddelelse om Beliggenheden til nærmeste *britiske* Kyststation, som lader Meddelelsen gaa videre til Myndighederne. De nærmeste 4 Dage derefter udsendes radiotelegrafisk Meddelelse om Vraget til Skibe i *Nordseem*, det N.-lige og det S.-lige *Atlantehav*, efter Vragets Beliggenhed. For saadanne Telegrammer kræves ingen Afgift.

II. Vejrberetninger:

Meddelelser om de stedlige Vejrforhold kan udbedes fra den nærmeste af nedenstaaende Radiotelegraf-Stationer: *Caisler*, *Challercats*, *Seaforth*, N.-*Foreland*, *Malin Head*, *Nalon*, *Rosslare*, *Bolt Head*, *Crookhaven* (*Brow Head*), *Lizard* (alle under Postvesenets), samt *Southend*, *Dover*, *Dungeness*, *Beachy Head*, *Horse Sand Fort*, *Portland Bill*, *Prangle Point*, *Seahy*, *Lundy Island*, *Berry Island*, *Smalls*, *Tuskar*, *Roche Point*, *Old Head of Kinsale*, *Fasnet*, *Inishtrahull*, *Torr Head*, *Kilomanan*, *Butt of Lewis*, *Kap Wrath*, *Dunnet Head*, *St. Abbas Head*, *Tymemoull*, *Flamboro Head*, *Spurn Point* og *Aldeburgh* (alle under *Lloyds*).

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1948. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Harbour. Fyr og Afmærkning forandres.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 1428 og 1429. London 1913.)

Omtrent den 15de Oktober 1913 sker følgende Forandringer ved *Charlotte Harbour*:

1. *Mangrove Point* Fyr forandres til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0³ s., Mørke 2,7 s., 26° 54' N. 82° 07¹/₄ W.

2. *Peace Creek* Fyr forandres til et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0³ s., Mørke 2,7 s., 26° 55³/₄' N. 82° 06¹/₄' W.

3. En sort og hvid lodret stribet Stumpstønde udlægges 1,1 Sm 235° (misv. SW. $\frac{3}{4}$ W.) fra Forfyret paa Øen *Gasparilla*. 26° 42' 41" N. 82° 16' 37" W., ifl. *engelsk* Kort Nr. 3688.

4. Tenderne 4, 6, 3, 5 og 7 i Indløbet til *Miyacca* Floden faar Nr. 8, 10, 5, 7 og 9.

1949. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Little Manatee Floden. Fyr tændt.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 37 3009. Washington 1913.)

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa *Port Shoal* Baake 1 ved Indløbet til *Little Manatee* Floden. 27° 43' 45" N. 82° 30' 00" W.

Det tidligere *Little Manatee River* Fyr har nu Nr. 3.

1950. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Fyr slukket. Lystønde udlagt.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 1463. London 1913.)

Baakefyr Nr. 6 ved E.-Siden af *South-Cut*, der fører til *Old Tampa* Bugt, er slukket og erstattet med en Lystønde Nr. 2 J, der viser hvidt Lys med Formørkelser. *Gadsden* Fyrt. 27° 49' N. 82° 28¹/₄ W.

1951. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacoochee. Fyr forandres.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 1430. London 1913.)

Omtrent den 20de Oktober 1913 forandres *Withlacoochee River* Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 28° 59' N. 82° 48¹/₂ W.

1952. Nicaragua E.-Kyst. Gordo Point. Fyr forandret.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 373014. Washington 1913.)

Gordo Point Fyr viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., Synsvidde: 16 Sm. Det midlertidige Fyr er slukket. 14° 20' 58" N. 83° 13' 23" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ¹³/₄₉₆. København 1913.)

1953. Rito de la Plata. Farallon. Dybde paa Barre.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 592551. Berlin 1913.)

Den opgivne Dybde, 8,8 m, paa *Farallon* Barre findes kun under gunstige Omstændigheder med S-lige Vinde. En Dampet med 7,1 m Dybgaende, der i Tiden fra 10de til 15de Juni 1913 stod fast i Løbet over Barren sammen med flere andre Dampere, har i nævnte Tid ikke fundet over 6,9 m Dybde. 34° 30' S. 57° 57' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ²⁴/₁₀₀₁. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1954. Italien. Elba. Capo Bianco Grund. Afmærkning forandret.

(⁶Avvisi ai Naviganti" Nr. 243/721. Genova 1913.)

Tønden ved *Capo Bianco* Grund er nu en sort Spidstønde med Kegle. 42° 49' N. 10° 19' E.

1955. Italien. Veneto. Øvelser med Undervandsbaade.

(⁶Avvisi ai Naviganti" Nr. 243/727. Genova 1913.)

I *Veneto* Farvandet holdes daglig Øvelser med Undervandsbaade. Naar de er neddykkede, kan deres Peroskoper undertiden ses; der kan føres et trekantet Metallflag

1902. Rusland. Saritscheff Fyrskib. Udlægning udsat.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 39/2519. Berlin 1913.)

Saritscheff Fyrskib er endnu under Reparation og vil først senere blive udlagt paa sin Station. 58° 17' N. 21° 20³/₄' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1133. København 1913.)

1903. Rusland. Libau. Tønder inddraget.

(⁶Notice to Mariners" Nr. 1470. London 1913.)

De 12 Spirtønder ved det gravede Løb til *Libau* Havn er inddraget i December 1912 og bliver ikke udlagt igen. Havneindløbet: 56° 32¹/₂' N. 20° 58' E.

1904. Tyskland. Swinemünde. Eichstaden. Fyrbaake forandres.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 40/2587. Berlin 1913.)

Den 10de Oktober 1913 nedtages *Eichstaden* Fyrbaake, hvorpaa det grønne Fyr med Formørkelser brænder. I de c. 3 Uger, som Genopførelsen af Baaken vil tage, erstattes Fyret af 2 grønne, faste Fyr paa en Mast tæt ved Baakens Plads. 53° 53' 53" N. 14° 15' 19" E.

1905. Tyskland. Grosses Stettiner Hafl. Mindre Dybde.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 40/2587. Berlin 1913.)

E. for Løbet i *Grosses Stettiner Hafl* mellem Tenderne 17 og 18, hvor Kortene angiver 7 à 7,5 m Vand, findes kun 6 à 6,3 m Dybde. Tønde 17: 53° 41¹/₄' N. 14° 30¹/₂' E.

1906. Tyskland. Femern S.-Kyst. Burgstaaken. Tønde inddraget.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 39/2510. Berlin 1913.)

Den NW-ligste, sorte Spidstønde i Løbet til *Burgstaaken* er inddraget. 54° 24' 35" N. 11° 11' 52" E.

(Kort Nr. 157, 235 og 243.)

1907. Tyskland. Flensburg Fjord. Kalkgrund Fyrskib midlertidig ombyttet.

(⁶Nachrichten für Seefahrer" Nr. 40/2593. Berlin 1913.)

I Begyndelsen af Oktober 1913 ombyttes *Kalkgrund* Fyrskib midlertidigt med et Reservefyrskib, som har Navnet „*Kalkgrund*“ paamalet. Reservefyrskibet viser hvidt, fast Fyr. Taagesignalet er uforandret; ligeledes Lodstjenesten. 54° 49' N. 9° 53' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

1908. Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort W. Afmærkning ved Losseplads inddraget.

De to grønne Vragtønder, som afmærkede Lossepladsen W. for *Middelgrunds-Fort* Fyr, henholdsvis 680 m 270° og 1080 m 248° fra Fyret, er inddraget. *Middelgrunds-Fort* Fyr: 55° 43' 14" N. 12° 40' 13" E.

(Kort Nr. 156, 160, 182, 210, 211, 229 og 250. Danske Lods, Side 292.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁹/₃₃₄. København 1907.)

1909. Danmark. Sundet. Middelgrunds-Fort SW. Losseplads afmærket.

Til Afmærkning af en Plads paa *Middelgrund*, hvor Fyld vil blive udkastet til en Vanddybde af 6,5 m, er udlagt 4 grønne Vragtønder paa følgende Pladser:

A: 1765 m 222° fra *Middelgrunds-Fort* Fyr;

B: 1612 m 215¹/₄° - - -

C: 2030 m 207¹/₄° - - -

D: 2150 m 213¹/₂° - - -

40' 13" E.

(Kort Nr. 156, 160, 182, 210, 211, 229 og 250. Danske Lods, Side 292. Søm-Fort., Side 25.)

1910. Danmark. Sundet. Søndre-Røse NNW. Vrag.

En mindre Jernpram er sunket 0,9 Sm NNW. for *Søndre-Røse*. *Søndre-Røse* røde Spidstønde med 2 Koste: c. 55° 34' N. 12° 41' E.

- 1911. Tyskland. Lille-Bælt. Als N. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2522. Berlin 1913.)
 Vraget af *Amby* er borttaget og Ahmærkingen inddraget. 55° 05' 02" N. 9° 42' 36" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1554. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1912. Danmark. Kattegat. Kyholm N. Vrag afmærket.**
 Tæt NW. for Vraget af Skonerbruggen, 250 m N. for N.-Spidsen af *Kyholm*, er udlagt en grøn Vragvager med Stage og grønt Flæg. *Kyholm* N.-Spids: 55° 56' 11" N. 10° 40' 5" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1869. København 1913.)
- 1913. Danmark. Limfjorden. Christianshaab. Oplysning om Fyr.**
 Paa N.-Siden af *Limfjorden*, WSW. for Gaarden *Christianshaab*, brænder et hvidt, fast Fyr, *Christianshaab* Tvermærkefyr, som er synligt i Pejlinger fra 71½° til 82½° hvilken sidste Pejling gaar gennem Skæringspunktet for Fyrlinjerne 483 (*Bredhage* Ledefyr) og 484 (*Engholm E.* Ledefyr). Flammens Højde: 3 m. Hvidt, 2,5 m højt Fyrhus. 57° 03' 46" N. 10° 04' 09" E.
 (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 510. Fyr-Forl., Nr. 482 A.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 1914. Norge. Lofoten. Gimsøstrømmen. Grund fundet.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/457. Kristiania 1913.)
 En 2,5 m Baae med to Hoveder, henholdsvis c. 400 og c. 450 m c. 251° (misv. W. t. S.) fra *Løstjør* Varde, er fundet i *Gimsøstrømmen*. *Løstjør* Varde: 68° 12' N. 14° 09' 5" E.
- 1915. Norge. Selsøvik. Fyr tændes.**
 („Bejledningsvejledning fra Fyrdirektøren“ Nr. 20. Kristiania 1913.)
 Den 5te Oktober 1913 tændes *Selsøvik* Fyrlampe paa E.-Siden af *Selsøviksundet*. Fyret viser Lys med To-Formørkelses, og Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra 355°, inde paa *Selsøviklandet*, til 17°, fri W. om *Bjørne*.
 2. hvidt i — 17° til 22°, fri E. om Jernstangen i Sundet;
 3. grønt i — 22° - 184°, fri E. om Jernstangen paa *Rørholm-grunden*;
 4. hvidt i — 184° - 189°, fri W. om *Rundholmen*;
 5. rødt i — 189° - 207°, ind paa *Selsø*.
- Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste August—30te April. 66° 34' 35" N. 12° 59' 10" E.
- 1916. Norge. Søndfjord. Smelvær. Grunde fundet.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/467. Kristiania 1913.)
 I Løbet W. om *Krakaolmen* i *Smelvær* er fundet følgende Baar:
1. 3,7 m c. 260 m 182° fra *Kraka* Varde;
 2. 2,8 m c. 380 m 184° - ;
 3. 1,5 m c. 500 m 193° - ;
 4. 1,5 m c. 560 m 195° - ;
- Disse Baar er paa det nærmeste sammenhengende, saaledes at Løbet er spærret med Undtagelse af en smal Rende langs *Krakaolmen* og Skerene S. derfor. Kortets Kurslinje gennem Løbet udgaar (*norsk* Kort Nr. 26). *Kraka* Varde: 61° 25' 6" N. 4° 55' 5" E.

2. *Gedney Channel* Lystønder 1 G G, 2 G G, 3 G G, 4 G G, 5 G G, 6 G G, 7 G G og 8 G G har nu ingen Bogstaver paa malet.

3. I *Main Channel* er Betegnelsen forandret for: a) *Bayside Range Channel* Lystønde 2 B G, Tønde 1 B, Klokketønde 2 B G og Tønde 3 B til henholdsvis *Main Channel* Lystønde 2, Tønde 1, Klokketønde 2 og Tønde 3. b) *Main Channel Entrance* Tønde 2½ til *Main Channel* Tønde 2 A.

4. I *Main Channel* til *New York City* er Betegnelsen forandret for: a) *Chapel Hill Range Cut* Tønde 1½ C, 2 C, 4 C, 3 C, 5 C, 6 C og 8 C til *Chapel Hill Cut* Tønde 1 A, 2, 4, 3, 5, 6 og 8. b) *West Knolls North End* Tønde 7 til *Chapel Hill Cut* Tønde 7. c) *Dredging Main Ship Channel* Tønde 7 A til *Chapel Hill Cut* Tønde 7 A. d) *Main Ship Channel Dredging* Tønde 8 A til *Chapel Hill Cut* Tønde 8 A. e) *Fort Wadsworth* Klokketønde 13½, har nu 13 A, *Fort Hamilton Southwest* Tønde 12¼ har nu 12 A og *Robens Reef* Klokketønde 13½ R har 13 B.

Point Cornfort Fyr: 40° 27' N. 74° 07' W.

1943. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. McCries Shoal. Fløjte-tønde ombyttet med Lys- og Fløjte-tønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/2908. Washington 1913.)

McCries Shoal Fløjte-tønde 2 er ombyttet med en Lys- og Fløjte-tønde med rektangulær Topbetegnelse, mærket 2, der viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. *McCries Shoal*: 38° 51' N. 75° 30' W.

1944. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Cape May Channels. Crow Shoal og Mummy Shoal. Tønder flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/2999 og 3000. Washington 1913.)

Paa Grund af Forandring i Farvandet er:

1. *Crow Shoal* Tønde 8 flyttet 550 m 231½° hen i 5 m Vand, 264° fra *Cape May* Fyr og 23° fra *Cape Henlopen* Fyr.

2. *Mummy Shoal* vandret sribede Tønde flyttet hen i 4,5 m Vand, 259½° fra *Cape May* Fyr og 23° fra *Cape Henlopen* Fyr, som ligger paa 38° 46' 42" N. 75° 05' 03" W.

1945. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Joe Flogger Grund. Tønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/3001. Washington 1913.)

Joe Flogger Shoal Stump-tønde 11 A er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. Under Isgang ombyttes Lys- og Klokketønden med Stump-tønden. 39° 08' 15" N. 75° 14' 15" W.

1946. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Little River. Ledefyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/3002. Washington 1913.)

Til at lede gennem et nylig gravet Løb i *Little River* er tændt et Sæt ubevogtede faste Ledefyr. Fortfyret er rødt. Flammens Højde: 4 m. Hvid Fyrlpæl. 39° 09' 42" N. 75° 24' 25" W. Bagfyret er hvidt. Flammens Højde: 6 m. Hvid Fyrlpæl, 180 m 309½° fra Fortfyret.

1947. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/3003. Washington 1913.)

Fort McHenry Channel Spidstønde 25 er ombyttet med en Lystønde 9 M, der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s.

Fort McHenry Channel Lystønde 10 M, der viser rødt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s., er udlagt, hvor det gravede Løb til *Canton Elevator* udgaar fra Hovedløbet, 301¼° fra Kanthen af *Sollers Point* og 148° fra *Lazaretto Point* Fyr.

Fort McHenry Channel Spidstønder 36, 44 og 46 er inddraget. *Lazaretto Point* Fyr: 39° 15' 46" N. 76° 34' 18" W.

1935. England. Milford Haven. Tønde flyttet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1435. London 1913.)
Den sort og hvid tårnede Stumpstønde Nr. 4 i *Milford Haven* er flyttet 80 m 320° (m. s. v. NNW.) hen og ligger nu 1380 m 229° (m. s. v. WSW.) fra *Milford Dok Forfyr.* 51° 42' N. 5° 03' W.

1936. Skotland. Firth of Clyde. Ayr. Fyr tændes.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1446. London 1913.)
Omtrent den 1ste Oktober 1913 tændes et grønt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 s., paa Yderenden af den N.-lige, landløse Bølgebryder ved *Ayr* Havn. Flammens Højde: 9 m. 55° 28 1/4' N. 4° 38 3/4' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1937. Frankrig. Brest. Les Pierres Noires og La Vieille Fyr. Oplysning om Taagesignaler.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 455/2821 og 2822. Paris 1913.)

1. Taagesignalet ved *Les Pierres Noires* Fyr gives med Taagehorn, 2 Stød (1 kort, 1 langt) hvert Minut, Stød 1,5 s., Pause 1,5 s., Stød 4,5 s., Pause 52,5 s., og ikke som tidligere meddelt. 48° 18' 40" N. 4° 54' 51" W.

2. Taagesignalet ved *La Vieille* Fyr gives med Taagehorn, To-Stød hvert Minut, Stød 3 s., Pause 3 s., Stød 3 s., Pause 51 s., og ikke som tidligere meddelt. 48° 02' 29" N. 4° 45' 26" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/664. København 1913.)

1938. Portugal. Tejo. Lystønde midlertidig udlagt.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 11/32. Lissabon 1913.)

En Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 1/2 s., er til Forsøg udlagt i Skæringen mellem Linjerne: Fyrene *Caailhas* og *Belem* overet, og: Fyrene *Caarias* og *Porto Covo* overet. *Belem* Fyr: 38° 41' 23" N. 9° 12' 55" W.

1939. Portugal S.-Kyst. Kap S. Vicente. Undervandsklokke inddraget.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 11/30. Lissabon 1913.)

Tønden med Undervandsklokke, c. 1/2 Sm SW. for Kap S. Vicente, er inddraget. Kap S. Vicente Fyr: 37° 01' 17" N. 8° 59' 46" W.

1940. Afrika. Portugisisk W.-Afrika. Port Alexander. Bateman Pynt. Fyr tændt.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 11/33. Lissabon 1913.)

Et rødt, fast Fyr er tændt paa *Bateman* Pynt. Synsvidde: 6 Sm. 15° 49' 00" S. 11° 52' 05" E.

1941. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth. Radio-telegrafiske Vejrberetninger.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/2993. Washington 1913.)

Fremtidig udsender Radiotelegraf-Stationen ved *Portsmouth* Vejrberetninger Kl. 11 Fm. og Kl. 6 Em. til Oplysning for Skibe i Nærheden. Bølgelængden: 1000 m. Skibene annodes om at lytte efter disse Signaler paa de opgivne Tider for ikke at overbebyrde Stationen med Telegramudvekslinger paa andre Tider. *Portsmouth*: 43° 04' N. 70° 42' W.

1942. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Afmærkning for andret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 37/2996. Washington 1913.)

I *New York Lower* og *Upper* Bugter er følgende Forandringer foretaget:
1. Inddraget er: *Gedney Entrance Main Channel* Spidstønde 2 G E, *Gedney Channel Entrance* Stumpstønde 1 G E, *Bayside Range Channel* Spidstønde 2 B med Kors og Firkant, *Marcker for Ambrose Channel* Lys- og Klokketønde 18 med Kors og Ballon, og *Southwest Spit West Side* Spidstønde 12 med Kors og Ballon.

1917. Norge. Sognefjord. Losneø. Oplysning om Grund.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/469. Kristiania 1913.)

I Indløbet til *Hvitøehavn* paa E.-Siden af *Losneø* ligger en c. 250 m lang og 100 m bred Ryg i NW.—SE.-lig Retning. Den har flere grunde Hoveder; den NW.-ligste med 1,2 m Vand ligger i Linien fra *Hvitøen* E.-Pynt til Pynten S. for Bugtøen; den SE.-ligste, der falder tør ved Lavvande, ligger omtrent 250 m fra hver af de nævnte Pynter. Indsejling til Havnen maa foregaa N. om Ryggen. *Hvitøen*: 61° 07 3/4' N. 5° 06 1/2' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1498. København 1913.)

1918. Norge. Sognesjøen. Næso E. Grunde fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/470. Kristiania 1913.)

Ved Indløbet til Ankerpladsen ved *Husholm* ligger en 1,2 m Baee c. 70 m S. for Pynten af *Husholm*, og en 2,8 m Baee c. 40 m NNE. for N.-Pynten af *Klønsø*. c. 61° 03 1/7' N. 4° 54 1/7' E.

1919. Norge. Radøundet. Alversund NW. Grund fundet.

(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/471. Kristiania 1913.)

I den NW.-lige Del af *Radøundet*, S. for *Farverholmen*, er der langs W.-Siden af Sundet ved Gaarden *Bjørnaas* og godt 100 m fra den W.-lige Kyst fundet en c. 280 m lang Ryg med Steder med 1,2 à 3,1 m Vand. 1,2 m ligger c. 150 m 129° (m. s. v. SE. 3/4 S.) fra Jernstangen paa den S.-lige *Farverholmbøe* (0,3 m) og c. 100 m fra den W.-lige Kyst. Man bør her prise den E.-lige Kyst. *Bjørnaas*: 60° 39' 2 N. 5° 07' 6 E.

1920. Norge. Jæderen. Kolnesholmen. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 20. Kristiania 1913.)

I de første Dage af Oktober 1913 tændes *Kolnesholmen* Fyrlampe, som viser Et-Lyn hver 5 s. Lyset er:

1. hvidt i Føjlinger fra 9°, fri W. om Landgrunden ved *Tanangerhaug*, til 14°, fri E. om *Flatskjær*;
2. grønt i — 14° til 22°, fri W. om *Hausen* og *Havbaaen*;
3. hvidt i — 22° - 41°, fri E. om *Sørskod* og *Sørbaaene*;
4. rødt i — 41° - 60°, fri N. om *Gaarskod*;
5. hvidt i — 60° - 65°, fri S. om Skær og Grunde ved *Nordskod*;
6. grønt i — 65° - 179°, fri E. om *Midtjøera*;
7. hvidt i — 179° - 185°, fri W. om *Flatholmen* og *Skarvebaaen*;
8. rødt i — 185° - 9°.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 58° 53' 20" N. 5° 33' 00" E. (Kort Nr. 179.)

1921. Tyskland. Lister Dyb. Tøndes Plads.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2583. Berlin 1913.)

Den sorte Spidstønde 2 i *Lister* Dyb ligger paa 55° 04' 09" N. 8° 24' 00" E.

1922. Tyskland. Büsum. Fyr tændt. Fyr slukket.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2526 og 40/2594. Berlin 1913.)

Ved *Büsum* Fiskerhavn er nu til Forsøg tændt et hvidt og rødt Fyr med To-Formærkelser hver 15 s., Lys 9,8 s., Mørke 1,5 s., Lys 2,5 s., Mørke 1,5 s., Flammens Højde: 22 m. Sort Taarn paa graa Sokkel. Lysvinklerne svarer paa det nærmeste til Opgivelserne i den tyske Fyrtøgnelse; dog kommer den røde Lysvinkel over *Russenloch* først senere til. 54° 07' 42" N. 8° 51' 44" E.

Det hvide, faste (Fisker-) Fyr paa Diget W. for *Büsum* Havn slukkes den 10de Oktober 1913. 54° 07' 42" N. 8° 51' 38" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 21/848. København 1913.)

1923. Tyskland. Helgoland. Nat-Stormvarsler med elektrisk Lyskaster.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 39/2529. Berlin 1913.)

Antagelig i den nærmeste Fremtid begynder man at give Nat-Stormvarsler med elektrisk Lyskaster fra *Helgoland*. Signalerne gives for Fiskernes Skyld paa lignende Maade, som Fiskerikrydseren *Zieten* har givet Signaler siden 1909.

349

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1411. Cochín China—Tourane Bay. Observatory island—Light established. Position. On south extreme of island. Lat. 16° 07' 07" N., long. 108° 12' 01" E., on plan on chart No. 1342. Abridged description. Lt. F. Red, 20 ft. Details: Character. A fixed red light. Elevation. 20 feet. Visibility. From 27° (S. 89° W. Mag.), through north, to 90° (N. 89° E. Mag.). Distance not stated. Structure. Small white tower, 13 feet in height. Variation. 1° E. (Notice No. 1411 of 1913, dated 22nd September.)

Chart affected. No. 1342, Fan rang bay to Tong king gulf, with plans. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 139. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 245.

No. 1420. Eastern Archipelago, Java—Batavia Roads. Van Dorth shoal light-buoy—Alteration in character of light. Position. At north-eastern end of shoal. Lat. 6° 54' S., long. 106° 52 1/2' E. Alteration. The flashing light has been replaced by a fixed white light. (Notice No. 1420 of 1913, dated 24th September.)

Charts affected. No. 933, Batavia roads. No. 2056, Sunda strait and approaches. No. 1653, Island of Java, western portion. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 89.

No. 1426. Eastern Archipelago—Celebes, North Coast. Paleji road—Existence of a reef. Position. At a distance of 10 1/10 cables, 99° (S. 83° E. Mag.), from the south extreme of Paleji island. Lat. 1° 3 1/4' N., long. 121° 59 1/2' E., on chart No. 1153. Depth. 3 fathoms. Variation. 2° E. (Notice No. 1426 of 1913, dated 24th September.)

Charts affected. No. 2194, Plan of Paleji and Lintidu roads. No. 1153, Palo Motuo to Tanjung Lutuno. Publication. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 396.

No. 1437. Gulf of Om An—Arabia. Matra bay—Existence of a rock. Position. At a distance of 1 1/10 cables, 13° (N. 11° E. Mag.), from the south-eastern tower of Al Matra castle, and 115° (S. 67° E. Mag.), from the eastern tower of Arabak South fort. Lat. 23° 37 1/2' N., long. 58° 34 1/4' E. Depth. 1 1/2 fathoms. Remarks. The rock is small in extent. Variation. 2° E. (Notice No. 1437 of 1913, dated 26th September.)

Chart affected. No. 2869, Maskat an Al Matra. Publication. Persian Gulf Pilot, 1908, page 43.

No. 1441. Eastern Archipelago—Pateroster Islands. Zandhuis banks—Light established. Position. On western end westernmost reef. Lat. 7° 45 1/2' S., long. 117° 7' E. Abridged description. Lt. Occ., Red, ev. 4 sec., 59 ft., vis. 12 m. (U.). Details: Character. An occulting red light every four seconds, thus:

Light,
eclipse,
2 secs.

Elevation. 59 feet. Visibility. 12 miles. Structure. Iron framework. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 1441 of 1913, dated 26th September.)

Charts affected. No. 1696, Lombok to Flores. No. 941b, Eastern archipelago, western portion. No. 2759a, Australia, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 89. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 217.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Oktbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 — 1/3	115	115 1/4
Danmark	109 — 1/3	108 3/4	109
Norden	117 1/2 — 118 1/4	117 1/2	117 3/4
Gorm	—	—	—
Carl	118 1/2 — 3/4	118 3/4	118 3/4
Dannebrog	133 1/2 — 134	133 1/4	134
Skjold	105 3/4	106	106 1/4
Urania	36 — 35 3/4	35 1/2	36
Neptun	126 — 1/2	126 1/4	126 1/2
Dampsk. af 1896	125 3/4 — 126	126	126 1/4
Hejmdal	130 1/4 — 3/4	130 1/2	130 3/4
Østasiatiske	129 1/4 — 1/2	129 1/4	129 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	125 — 1/4	125 1/4	125 1/2
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske Dampskibs Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	85 1/2 — 3/4	85 1/2	85 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	82 1/4	83 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/2	84 1/2
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	—	89	91
4% — — 2. Serie.	—	92 1/4	94 1/4
4% — — 1.	—	93 1/4	93 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	93 3/4 — 1/2	93 3/4	93 3/4
4% — —	—	87 3/4	89 3/4
4% — —	—	89 3/4	90
3 1/2% Landkreditk.	—	92 1/2	94 1/2
4% Østift. Kreditf.	—	89 3/4	90 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151	150 3/4	151
Privatbank	103 1/2	103 1/4	103 1/2
Landmandsbank	—	137 1/4	137 1/2
Handelsbank	142 1/4 — 1/2	142 1/4	142 1/2
Grundejerbank	—	10 1/2	11
Burm. & Wain	86 1/2	86 1/2	86 3/4
Helsingørs Jærnsk.	—	120 1/4	125
Sukkerfabr.	222 1/4 — 223	222 3/4	223
Bryggeri Aktier	216 1/2	216 1/2	217

Vekselkurser d. 8. Oktober 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.23	18.18
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Oktbr 1913	
Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	88.80
3 3/4% — Boden Kredit	84.00
5% Mexikanske 1899	96.30
5% Rumænske Stats	98.75
4% — — 1890	93.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 223,000, „Danmark“ 220,000, „Norden“ 316,000, „Carl“ 240,000, „Dannebrog“ 520,000, „Skjold“ 132,000, „Urania“ 56,000, „Dampskib. af 1896“ 180,000, „Hejmdal“ 124,000, „Gorm“ 196,000, „Neptun“ 160,000, „Dansk-russisk“ 460,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

livlig; der sluttedes for Soyakager til Horsens 14 Øre, Randers 17 Øre, Jordnødkager til Falkenberg 3½ Kr. samt Kul til Allinge 3½ Kr., Marstal 14 Øre. Der er i de sidste Dage ikke kommet saa faa Skibe for at losse.

Havarier og Forlis.

Syster, svensk 3/m. Skonnert, strandet ved Ørehoved, er af Bjergningsdamperen »Svava« bragt flot og ind til Nakskov.

Cito, Barkskib af Bremen, kom paa Rejsen fra Umeå til London med en Ladning Træ paa Grund ved Afgangen fra Umeå, men kom atter flot og fortsatte Rejsen hertil Kjøbenhavn, hvor Skibet reparerer den ved Grundstødningen lidte Skade.

Arabien, Dpsk., tilhørende Det østasiatiske Kompagni, kom paa Grund paa Columbia River, kom med Assistance atter flot og indbragt til Astoria for Dykkerundersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Danske Skibsmotorer til Udlandet. Maskinfabrikken Tuxham, Kjøbenhavn, der ikke alene for det hjemlige Marked, men ogsaa til Eksport, leverer en betydelig Mængde Skibsmotorer, har i disse Dage afleveret to 80 HK. Tuxham-Marine-Motorer, installeret i Baadene »Innisjura« og »Innisinver« tilhørende et i Glasgow hjemmehørende Kederi.



Vare Mærke

Forlang altid vor

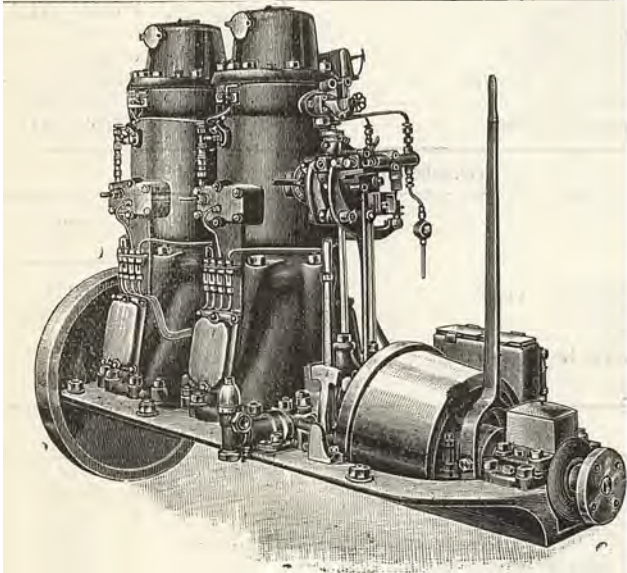
EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S

ODENSE.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrebar.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowsgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

De forenede Bryggeriers **ANKER ØL**

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Seaham 7./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 1./10. — Algarve, Borries, afg. Riga 6./10. — Anglo Dane, Pape, ank. Trondhjem 6./10. — A. N. Hansen, Sorensen, ank. Dunkerque 5./10. — Antwerpen, Madsen, afg. Lissabon 7./10. — Arkansas, Egense, ank. Boston 28./9. — Aurora, Gommese, ank. Petersborg 7./10. — Beira, Mortensen, ank. Marseille 29./9. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 4./10. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. New York 7./10. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Petersborg 1./10. — Charkow, Sæberg, ank. Petersborg 7./11. — Christian IX, Holm, ank. London 5./10. — Christianssund, Andresen, ank. Stettin 8./10. — Dagmar, Mueller, ank. Livorno 7./10. — Dania, Jørgensen, afg. Baltimore 4./10. — Douro, Sorensen, afg. Madeira 5./10. — Ebro, Lunge, afg. Hull 6./10. — Esbjerg, Sorensen, ank. hertil 5./10. — Ficara, Munch, afg. herfra 7./10. — Florida, Andersen, ank. Filadelfia 2./10. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 1./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 29./9. — Hengest, Jørgensen, ank. hertil 7./10. — Hjelms, Andersen, ank. Danzig 6./10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, pass. Dartmouth 5./10. — Jolantha, Kylllesbech, pass. Holtenau 7./10. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 7./10. — Kentucky, Andresen, afg. Montreal 1./10. — Kiew, Tønnesen, afg. Petersborg 4./10. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 5./10. — Louise, Svan, ank. Pillau 6./10. — Louisiana, Jon Jonsen, pass. Lizard 4./10. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Messina 7./10. — Minsk, Harder, ank. Malaga 2./10. — Morsø, Nellemann, afg. Riga 7./10. — Nicolai II, Petersen, pass. Hirtshals 8./10. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Antwerpen 2./10. — O. B. Suhr, Friscotte, ank. Petersborg 3./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 4./10. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 4./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 23./9. — Perm, Gotthardt, ank. London 6./10. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 7./10. — Romney, Bøgvad, ank. Lissabon 5./10. — Saga, Hansen, afg. herfra 5./10. — Saxo, Rasmussen, ank. hertil 5./10. — Seine, Le Dizes, ank. Petersborg 26./9. — Texas, Clauson Kaas, afg. Montevideo 2./10. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 6./10. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 6./10. — Tomsk, Wiberg, ank. Antwerpen 2./10. — Tula, Therkildsen, afg. Salonika 4./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 7./10. — United States, Gottsche, ank. hertil 7./10. — Viking, Tramp, ank. hertil 8./10. — Virginia, Ørsted, ank. hertil 24./9.

C. K. Hønsen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 4./10. — Amalienborg afg. Glasgow 30./9. — Brattingsborg ank. Bandholm 1./10. — Børglum ank. Torre Annunziata 30./9. — Dansborg ank. Memel 2./10. — Elsborg pass. Hirtshals 4./10. — Esrom ank. Randers 3./10. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 5./10. — Frederiksborg ank. Rotterdam 26./9. — Guldborg afg. West Hartlepool 4./10. — Gurre ank. Huelva 4./10. — Hammershus ank. Capetown 29./9. — Harrildsborg ank. Antwerpen 2./10. — Hundborg afg. Pernau 4./10. — Jelling ank. New York 30./9. — Jømsborg pass. Kjøbenhavn 5./10. — Jungshoved pass. Sabang 23./9. — Jægersborg afg. Immingham 4./10. — Kallundborg ank. Swansea 28./9. — Kalø ank. Cardiff 20./9. — Klampenborg pass. Dungeness 3./10. — Kronborg afg. Norfolk Va. 1./10. — Lejre afg. Pernambuco 4./10. — Marselishorg pass. Las Palmas 13./9. — Næsborg afg. Boness 3./10. — Randelsborg ank. Kjøbenhavn 5./10. — Silkeborg pass. Hook 3./10. — Skanderborg ank. West Hartlepool 5./10. — Skodsborg afg. Uleåborg 3./10. — Spigerborg afg. Ghent 2./10. — Stegelborg ank. Petersborg 27./9. — Stjerneborg ank. Sunderland 5./10. — Søborg pass. Galata 3./10. — Taarnborg ank. Tyne 23./9. — Ullsborg pass. Skagen 4./10. — Uranienborg ank. Bona 5./10. — Vordingborg pass. Hirtshals 5./10. — Ørkild ank. Dunkerque 27./9.

Vesterhavet. Bodil, Jensen, afg. Långrör 7./10. til Valencia. — Fylla, Brinch, afg. Goole 7./10. til Kjøbenhavn. — Dagmar,

Skou, ank. Hamburg 7./10. — Inger, Schiff, afg. Alicante 6./10. til Almeria. — Ellen, Hansen, pass. Portland 6./10. for Hamburg. — Thyra, Jessen, ank. Casablanca 3./10. — Olga, Christensen, ank. Hamburg 6./10. — Nerma, Degn, ank. Aarhus 6./10. — Rigmor, Uldall, afg. Kjøbenhavn 5./10. til Abo. — Nora, Lauritsen, afg. Sevilla 4./10. til Almeria. — Gerda, Iversen, ank. Hamburg 5./10. — Nautik, Nielsen, ank. Cimbria 4./10. — Marie, Nielsen, afg. Raumo 4./10. til Barcelona. — Nexos, Basse, afg. Aquilos 4./10. til Garston. — Laura, Thøgersen, afg. Cadix 4./10. til Bromen. — Ulla, Hansen, afg. Halmstad 4./10. til Trångsund. — Cito, Jepsen, ank. Loudon 4./10. — Karla, Nielsen, ank. Barcelona 4./10. — Polly, Mathiasen, ank. Esbjerg 7./10. — Nordsøen, Gram, ank. Danzig 2./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 6./10. — Martha, Christensen, ank. Rouen 2./10. — Elna, Rathje, afg. Burntisland 5./10. — Therese, Pedersen, ank. Dieppedolle 3./10. — Harriet, Larsen, ank. Blyth 5./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Utansjø 2./10. — Simone, Møller, ank. Honfleur 4./10. — Jeanne, Olsen, ank. Boness 2./10. — Vera, Riso, ank. Cherbourg 2./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Norrköping 6./10. — Anniine, Leth, afg. Torrefors 7./10. — Kamma, Løffler, afg. Nyland 4./10. — Betty, Lagesen, afg. Felsen 3./10.

Dania. Ely, Nielsen, pass. Eastbourne 6./10. for Göteborg. — Nelly, Clausen, ank. Gefle 6./10. — Fanny, Eriksen, ank. Norrköping 5./10. — Lilly, Bang, ank. Raumo 4./10. — Alexy, Sørensen, afg. Stettin 4./10. til Wiborg. — Dagny, Clausen, ank. Malaga 7./10. — Mary, Duhn, afg. Swansea 3./10. til Kjøbenhavn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Petersborg 3./10. til Terneuzen. — Johan Siem, Nielsen, afg. Methil 3./10. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Sarpsborg 3./10. — Russ, Petersen, afg. Herringeove 26./9. til Swansea. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hull 5./10. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 2./10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Campbellton 29./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Hull 5./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Plymouth 3./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Kroustadt 2./10. — Nawa, Dahl, ank. Cork 3./10.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang afg. Sabang 28./9. hjemg. — Arabien afg. Astoria 27./9. hjemg. — Chumpon afg. Port Said 4./10. hjemg. — Annam pass. Anjer 25./9. hjemg. — Samui pass. Skagen 7./10. hjemg. — Pangan ank. London 5./10. hjemg. — Jutlandia ank. Kjøbenhavn 2./10. — Siam ank. Kjøbenhavn 4./10. — Indien ank. Hankow 3./10. hjemg. — Tranquebar ank. Suez 6./10. hjemg. — Bandon ank. Penang 7./10. udg. — Kina ank. Antwerpen 5./10. udg. — Cathay afg. Sabang 6./10. udg. — Selandia pass. Perim 5./10. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. London 5./10. udg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Petersborg 2./10. — London, Bom, ank. Petersborg 2./10. — Paris, Tholander, ank. Petersborg 30./9. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 30./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. New York 30./9. til Barbados. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Aarhus 4./10. — Roma, v. Thun, ank. Luleå 3./10.

Skandia. Gulfxæ, Petersen, afg. Kjøbenhavn 7./10. til Riga. — Skinfxæ, Faber, ank. Burntisland 6./10. — Rimfxæ, Weichardt, ank. Riga 7./10.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Petersborg 26./9. laster til Tofte. — Anna Mærsk afg. Kjøbenhavn 4./10. til Petersborg. — Chassie Mærsk pass. Sundet 6./10. til Ghent. — Eleonora Mærsk pass. Ushant 6./10. for Memel. — Hulda Mærsk ank. London 6./10. laster til Kjøbenhavn. Laura Mærsk ank. Amsterdam 2./10. derfra til Cardiff. — Lexa Mærsk afg. Almeria 29./9. til Liverpool. — Peter Mærsk ank. Pernau 3./10. derfra til Kopenhaug Bugten. — Sally Mærsk pass. Dungeness 7./10. for Newport.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ank. Hull 6./10.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 7./10. — Sara, Jensen, ank. Uleåborg 7./10. — Helene, Sørensen, ank. Leith 30./9. — Ragnhild, Schultz, afg. Reval 6./10. — Valborg, Hansen, ank. Rouen 4./10. — Sjælland, Svarrer, ank. Rotterdam 6./10. — Estrid, Hansen, afg. Petersborg 1./10. — Agnete, Dam, ank. London 6./10. — Gunhild, Hansen, afg. Grangemouth 4./10. — Hermia, Farup, ank. Bayonne 4./10. — Alice, Jørgensen, ank. Helsingør 6./10.

Urania. Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Liverpool 2./10. — Svend, Schmidt, afg. Riga 4./10. — Urania, Clausen, afg. Gefle 6./10.

Nordsøen. Nordland, Andersen, afg. Jacobsstad 7./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Tyne 2./10. — Holland, Poulsen, afg. Methil 7./10. — England, Bennetsen, ank. Terneuzen 7./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Zeebrugge 5./10. — Europa, Hansen, afg. Burntisland 4./10. — Frankrig, Friis, afg. New York 27./9.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Thorvaldson, Olsen, ank. Ghent 6./10. — Nordpol, Nielsen, ank. Umeå 2./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, pass. Dover 5./10. — Alf, Hansen, ank. Riga 3./10.

Orion. Erik, Nielsen, ank. Hull 6./10. — Flindt, Hansen, ank. Hull 7./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Cienfuegos 29./9.

Havet. Fyen, Mathiasen, pass. Skagen 7./10. p. R. t. Korsør.

Sejlskibe.

Renne. Freja ank. Danzig 3./10. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 4./10. — Sigurd, Kofoed, ank. Aarhus 4./10.

Svendborg. Ellen Kirstine, Petersen, ank. Wiborg 30./9. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Hundested 30./9. — Lauritz, Dam, ank. Abbeville 30./9. — Venus, Hansen, ank. Petersborg 30./9. — Leif, Anderseid, ank. Riga 1./10. — Palleesen, Jensen, ank. Landernau 1./10. — Danmark, Husfeldt, ank. Wasa 1./10. — Martin, Petersen, ank. Limhamn 1./10. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Kjøbenhavn 2./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Aalborg 30./9. — Gæa, Petersen, ank. Stettin 2./10. — Erhardt, Malling-Larsen, ank. Landskrona 2./10. — Peter, Hansen, ank. Larvik 2./10. — Valdemar, Andreassen, ank. Uleåborg 2./10. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Dunkerque 2./10. — Solon, Rasch, ank. Helsingør 3./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Haderslev 3./10. — Nanna, Madsen, ank. Limhamn 2./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Paimpool 5./10. — Ellen, Andersen, pass. Drøger 5./10. — Embla, Nørregaard, ank. Næskov 6./10. — Britannia, Rasmussen, ank. Göteborg 6./10. — Ruth, Larsen, ank. Rødkjøbing 6./10. — Criterion, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Norden, Robach, ank. Bordeaux 4./10. — Catharine, Hansen, ank. Bridgeness 6./10. — Mine, Nielsen, ank. Taars 4./10. — Hans Ditlev, Staugaard, ank. Rostock 4./10. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Leith 6./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Rødkjøbing 6./10. — Concordia, Henriksen, ank. St. Davis 6./10. — Union, Larsen, ank. Malmö 6./10. — Palleesen, Jensen, ank. Malmö 6./10. — Rossing, Larsen, ank. Leiths Red 7./10.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 9. Oktober 1913. — Hvordan faar vi Søfolk? — Finanslovsforslaget for 1914—1915 (Sluttet). — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Lodsaspirant.

Plads ledig ved Kjøbenhavns Lodseri den 1. Jan. — Betingelse bl. a. 3 Aars Sejlad som Styrmand. Henvendelse forinden den 1. Decbr. til **Lodskaptajnen ved Kjøbenhavns Lodseri, Toldboden.**

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er særdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra **Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.**

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.
750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.
2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.
3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom**,
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Tæringer og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods
Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14
Telf. 5660, eller Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Sø-
fariskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille
København 1912.)

HÄNSCHELL & C^o.

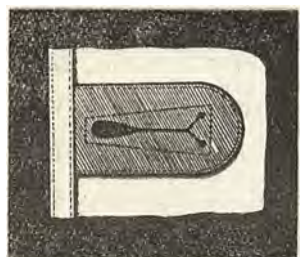
BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
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.



OLSKILD

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyts-
kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf.
76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**

Forlang Projekter & Tilbud.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens
Sofartaafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 8031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2393.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
16. Holmens Kanal Private. 6 og 4106

Detkongl.oktr.Søassurance Kompagni A/S

i København

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter
de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kristianegade 1^a. Kongelige Søassurance 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste
Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenaure 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier.
Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“. Central 256 og 10756.

Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefede.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløite.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Remington,

eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOB. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens



Forlang altid
Otto Mönsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2014 F. Nielsens Søn Tlf.
2014 J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

M. C. Madsen,

forh. Styrmand,

Ekviperingsforretning.

Nørrebro 89,

ODENSE.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. C. Laurentius, Toldbodgade 14. Telf. Central 1201.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telfon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Støvedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Uverretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Støvedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 194.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“. **RANDERS.** Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse

Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri

Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5562.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.
Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Begyndere og
Kokke. 35 Kr. maanedlig.

Nærmere ved

VILH. RASCH,

Forstander.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lastevne.

Rolligere Aktionsævne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelee. Mageligere Seskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 197.

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.

THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petiline à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange.
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901.
(6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolie.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur**

**Odense,
Danmark.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

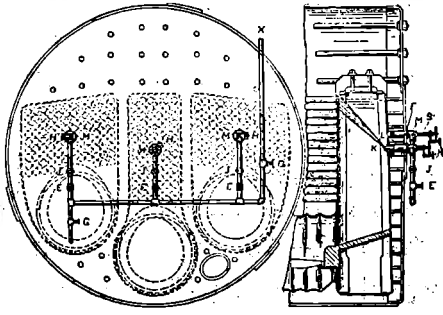
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Oktober 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuld Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at åbne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower for Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg, Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.


I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.


**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade

Adr.: Toldbodvej 7, Moz.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbundt
• • Leverandør til Flaaden • •

Als DANSK FARVEFABRIK
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret Varemærke



Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Telefon 5601

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæst og let, blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og Presseningdage.
Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anberales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Cornelius Knudsen's
Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroludbydemaaler.
Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.
15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.



NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN — Kobbersmedemester — **Nyhavn 37** — Alt Skibsarbejde udføres Specialitet: **Skibsklosetter.**

Wilhelm A. Bang, * Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for Skibshypotekbanken af Rotterdam.
Vesterbrog, 3 (Panoptikon). Telf. Central 459.

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

Udsalg Vestergade 27.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg

reparater sig med alt til Fagot herunder
Reel og billig Betjening garanteres.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

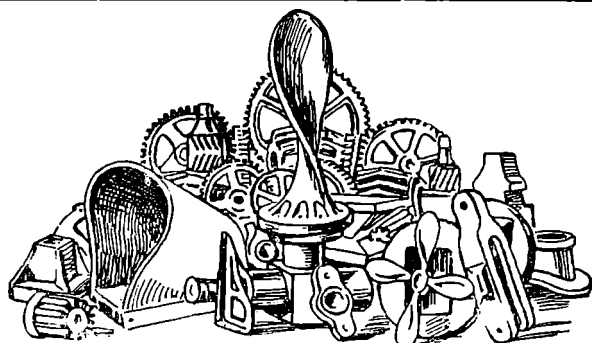
Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer



Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Mangeaarig
Leverandør til
herværende
Statsbaner,
Mariner,
Maskinfabriker
og
Skibsværfter.



Forlang vort ny
Special-Katalog
over
Staal
og
Special-Tilbud.

SPECIALITET:

Staalstøbegods — Blødstøbegods — Coquillegods etc.



Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontor og Lagere:

Kjøbenhavn: Vesterbrogade 9B. Stockholm: Vasagatan 14. Christiania: Kirkegaden 20. Moskou: Mjassnitzkaja 32.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres stribene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankensfelders Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Kjøbenhavn, den 16. Oktober 1913.

Vi har modtaget følgende:

Strejkeforholdene i Cornwall. Efter ti Uger er nu Strejken endelig afsluttet i Clay-Minerne i Cornwall, men da der stadig er Udsigt til Uroligheder blandt de strejkende Arbejdere, og der bestandig arbejdes under Politibeskyttelse, saa man til enhver Tid kan vente et nyt Udbrud af Strejken, saa vilde det være ønskeligt, om Rederne, efter det store Tab, som er overgaaet flere Skibe under denne Strejke, vilde tage deres Forholdsregler mod et lignende ved at faa indført en Annulleringsklausul i Certepartierne. Dette kan opnaas, hvis Rederne hjemme i Danmark bestemt fastholder et saadant Forlangende, da Mæglerne her i England nemlig intet kan gøre, hvis det ikke paa det bestemteste forlanges hjemmefra.

Det er omtrent udelukkende danske Skibe, som fører Clay-Lasterne til Danmark og Østersøhavnene, naar undtages enkelte russiske Skibe, som kommer ubefragtet hertil og stadig opnaar mere i Fragt med deres daarligt vedligeholdte Skibe, end de gode danske Skibe, som bliver sluttet paa Forhaand. Her til Lasteplassen er saaledes allerede flere Dage før Strejkens Ophør ankommet lange Skibsregistre, sendt fra Mæglere paa Thurø, hvori flere Skibes Navne er opgivet, som nu losses i Danmark; nogle endnu ikke er kommet til deres Losseplads i Sydbotten, og flere ventes til Frankrig. Hvis de ærede Skibsmæglere tror, at et saadant Register gavner Skibene, da maa de have en meget forkert Opfattelse af Tingene, for det er jo en indlysende Sag, at naar Befragterne faar en saadan Liste i Hænde, behøver de ikke at være mere end almindeligt begavet for at sige sig selv, at naar der er saa mange Skibe i Markedet, behøver de ikke at betale nogen høj Fragt, da der er nok at vælge mellem..

Man behøver jo ikke at være Jurist for at forstaa det; det kan en almindelig begavet Skibsfører nok forstaa, skønt en stor Del af os jo snart bliver betragtet og behandlet som et Nul, der aldeles ingen Mening maa have. I mange Tilfælde, hvor den korresponderende Reder kun har en Aktie paa 500 eller 1,000 Kroner i Skibet, er han den eneste, der disponerer over sine Medaktionærs og Førers Kapital. For en saadan er det let, naar der paa en Generalforsamling bliver kritiseret over Skibets Udbytte, at skyde Skylden over paa Føreren, som sjælden er til Stede, og om hvis Mening med Hensyn til Skibets Dispositioner man ikke har spurgt. Det er vistnok endnu aldrig sket, at en korresponderende Reder har meddelt sine Aktionærer, at han har placeret Skibet forkert, og dog kan det maaske drages i Tvivl, om Rederen altid er aldeles ufejlbar i sine Dispositioner. Det er urigtigt altid at lade Skylden for et Aars daarlige Udbytte hvile paa Skibsføreren i Stedet for at tage ham, der i mange Tilfælde er den største Aktionær, som selvfølgelig helst vil have saa meget som muligt ud af sit Skib, med paa Raad i Skibets vigtige Anliggender.

Flere Skibsførere.

Stor Skibulykke. London, den 11. Oktober. Til Cunard-Liniens Kontor er der fra Liverpool indløbet Telegram om, at Damperen »Vollturno«, der var paa Rejse fra Rotterdam til New York med over 500 Passagerer, er blevet forladt i rum Sø paa 48° 25' N. Br., 34° 33' V. L., da Skibet var kommet i Brand. Paa dets traadløse Signaler om Hjælp ilede ti Dampere til, og det lykkedes disse at redde 51 Personer, medens 136 Personer endnu savnes.

Den brændte Damper »Vollturno« tilhørte Dampskibsselskabet »Uranium« i Rotterdam og havde en Besætning paa 93 Mand, saaledes at der ialt var 657 Personer om Bord.

Da en Damper, »Carmania«, modtog det traadløse Telegram om Hjælp, dampede den af Sted til Ulykkes-

stedet for fuld Fart, og ved at arivende Ekstrafyrbødere ved Maskinen lykkedes det at sætte Farten op til 20 Knob i Timen, skønt der rasede en voldsom Storm. »Carmania« naaede »Vollturno« ved Middagstid. »Vollturno«s Forskib stod da i lys Lue. Skibet rullede voldsomt i den oprørte Sø, da dets Skruer var bleven indviklet i de Taljer, der var bleven anvendt til at hejse Redningsbaadene ned. Af de 6 Baade, man havde forsøgt at sætte ud, lykkedes det kun de to at komme klar af Skibet, medens de andre fire blev knust mod Skibssiderne af de frygtelige Søer. Alle de Personer, der befandt sig i disse Baade, druknede. »Carmania« forsøgte forgæves at sende en Baad over til »Vollturno« og lagde sig derefter 100 Fod fra det brændende Skib. Man kunde fra »Carmania«, se, hvorledes Passagererne var stimlet sammen i Skibets Agterstavn, medens Besætningen kæmpede med Flammerne i Forstaven.

I Løbet af Eftermiddagen ankom der yderligere ni store Ruledampere. Da Stormen henimod Aften aftog i Voldsomhed, satte alle Skibene deres Baade ud, men det var stadigt umuligt at naa frem til »Vollturno«. Da Mørket faldt paa, satte »Carmania« sine elektriske Projektører i Virksomhed. Kl. 9 om Aftenen brød Flammerne frem midtskibs, og der fulgte en voldsom Eksplosion om Bord paa det dødsdømte Skib.

Endnu ved Daggry var »Vollturno« flod, og Passagererne forsamlet paa Agterdækket. Da Søen nu var mindre oprørt, blev der fra alle Damperne sat Baade ud, og snart var der ved »Vollturno«s Agterstavn samlet en betydelig Flotille, og Redningsarbejdet begyndte. Nu lagde Damperen »Czar« og Tankdamperen »Narragansett« sig til Luvart for »Vollturno«. Efter nogle Minutters Forløb flød der fra »Narragansett« to brede Oljestrømme ud over Vandet og dæmpede betydeligt Bølgerne, saa Baalenes Redningsarbejde ved »Vollturno«s Agterstavn blev adskil- ligt lettere. Kl. 9 om Morgenen var de tilbageværende 521 Personer reddet om Bord paa de forskellige Dampere.

Der savnes endnu 136 Personer, hvoraf formentlig de fleste er dem, der inden »Carmania«s Ankomst forsøgte at redde sig i Baadene.

(»Ritz. Bur.«)

Vi har modtaget følgende:

En Bjergning. Den 21. f. M. stødte svensk 3/m. Skonnert »Syster« af Basebäk paa Grund paa Vedby Hage tæt NV. for Orehoved. Samme Aften gik Kaptajn Nielsen med sin Motorgalease »Nordlyset« sammen med Farvandets Lods ud og tilbød Assistance; men Kaptajnen mente at ville afvente en Lejlighed, hvorved de kunde faa Skibet af uden Hjælp. Lodsens og Kaptajn Nielsen gik da i Land, men havde forinden truffet den Aftale med Kaptajnen, at hvis Skibet kom til at behøve Hjælp, skulde der sættes Flag efter dem.

Det blev derefter forsøgt at tage Skonnerten af Grund ved Hjælp af Varp o. desl., og Hjælpemandskab fra Land blev antaget, men de Forsøg, der paa forskellig Maade blev gjort, viste sig at være forgæves. Næste Morgen var Sviters »Svava« ankommet, og hen ad Eftermiddagen gik Lodsens og Kaptajn Nielsen igen om Bord og bekræftede deres Tilbud, at tage Skibet af Grunden for 250 Kr., men skulde det være nødvendigt at lægtre det, maatte de have 550 Kr.

Kaptajnen meddelte dem da, at Assuranceagenten var kommet og havde ladet ham forstaa, at skulde han have Assistance, maatte han ikke tage andre end Sviters, hvis Tilbud var 10 pCt. af Skibs- og Ladningsværdien eller c. 3,000 Kr. Da det faldt d'Hrr. for Brystet, at Kaptajnen ikke maatte tage det billigste Tilbud, forestillede de ham, at de lige saa godt kunde tage Skibet af Grunden som Sviters, idet »Nordlyset« fuldt ud er indrettet som Bjergningsfartøj med de dertil hørende Dykker-, Pumpe- og Løfteredskaber, og anmodede om at faa Agenten i Tale. Denne var gaaet i Land, og paa Hotellet i Orehoved fandt

man d'Hrr. Agenten og Kaptajnen paa »Svava« ved et dækket Bord. Da man ikke vilde forstyrre dem i Maaltidet, gik man lidt senere om Bord igen, hvor man traf og forelagde Agenten Tilbudet. Men denne paastod, at det stod Kaptajnen frit for at tage, hvilken Assistance han vilde. Rigtmok blev det hørt af tilstedeværende Folk fra Land, at han tilraadde Kaptajnen at tage Svitser, der nu var sejlet herved for hans Skyld. I Forbindelse hermed maa vistnok nævnes, at Kaptajnen paa »Svava« lidt senere sagde til Kaptajnen paa det grundstødt Skib, at hvis han ikke var kommet af Grunden ved egen Hjælp til Kl. 7 og hans (Svitzers) Assistance ikke blev antaget, vilde han sejle væk. Han kunde ikke ligge her i flere Dage for hans Skyld.

Den 23. om Morgenen blev der da sluttet med Svitser, og Skibet kom hurtigt af Grunden, — saavidt vides kun ved at slæbe det af; men om det ovennævnte Tilbud var det endelige, skal jeg ikke kunne udtale mig. Muligvis var det paa Sørettens Afgørelse.

Det synes mig nu besynderligt, at den billige Assistance ikke blev antaget, og hvorledes vil Agenten kunne motivere dette over for det Selskab, hvis Repræsentant han er? Det kan ikke siges, at Skib og Ladning var i Fare, thi Lodsens meddelte udtrykkelig Kaptajnen, at der vilde ikke kunne blive Sø og Braad dér, hvor Skonnerten stod, hvad enhver paa Stedet kendt Mand vil kunne bekræfte. Og om den end stod haardt, da var der en stor Dækslast at tage af. Skibet kom rigtmok paa Grund ved c. 30 cm Højvande, men Grunden var blød, hvad det antagne Hjælpemandskab højlydt nok talte om.

I det hele taget fik man det Indtryk ved den Forretning, at Agenten ikke fuldt ud stod paa sit Selskabs Parti; dog derom vil jeg lade Læserne selv skønne, idet jeg kun kan udtale mig ud fra det Synspunkt, som ovenfor citerede Kendsgerninger har hibragt mig. Men jeg synes og forventer, at Agenten maa komme med en Udtalelse, thi jeg formener, at Sagen maa have almen Interesse i Søfartskredse, af hvilken Grund dette fremkommer offentlig.

Hjalmar Jacobsen.
Masnedø.

Undertegnede bekræfter Rigtigheden af ovenstaaende Fremstilling.

H. Spanner, Nielsen,
Lods. Fører af »Nordlyset«.

Vi har modtaget følgende:

Søloven. I sidste Rigsdagssamling vedtoges, som bekendt, en Lov om Ændringer i Bestemmelserne om Sammenstød og Bjergning i Søloven af 1. April 1892 (Lov af 29. April 1913), der i Følge dennes § 12 skulde træde i Kraft til det Tidspunkt, som fastsattes ved kongelig Anordning (se *Dansk Søfartstidende* for 15. Maj d. A.).

Da de i Søloven foretagne Ændringer er af betydelig Interesse for Skibsfarten, har Dansk Sejlskibsrederi-Forening anmodet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at undersøge, hvor vidt nævnte Lov var traadt i Kraft eller ej, og Repræsentationen har derefter meddelt Foreningen, at der under 16. Juni 1913 er udstedt en kgl. Anordning hvor efter Loven er traadt i Kraft den 1. Juli d. A.

Svendborg, den 13. Oktober 1913.

C. Minor Rasmussen.

Vi har modtaget følgende:

Sejladsen paa Weserfloden. Skibsførere, der med deres Skibe besjeler Weserfloden, er vel næppe alle bekendt med de specielle Regler, der er givet for Besjeling og Ankring i dette Farvand, og da det i Kollisions-tilfælde kan komme til at spille en Rolle, om disse Regler

er fulgt, bringes § 26 da særlig til deres Kundskab. Den lyder i Oversættelse saaledes:

»I Farvandet svajende og for Vinden liggende Farløjer skal i hvilket som helst Vejr, saa længe de ligger skraat eller tværs paa Flodretningen, ved Tilnærmelse af andre Farløjer, til Faren for Sammenstød er forbi, med korte Mellemrum ringe hurtigt med Klokker eller give en Række paa hinanden følgende korte Stød med Dampfløjt, desuden om Natten i Nærheden af Hækken svinge med et klart Lys, der er synligt hele Horisonten rundt.«

Hermed menes, at selv om et Skib ligger inden for Fyrlinien, men ved stille Vande eller mindre stærk Strøm af Vinden eller andre Aarsager tvinges med Agterskibet ud i Farvandet, skal ovennævnte Signaler gøres, da det ellers mister Retten til Erstatning, hvis det bliver paa-sejlet af andet Skib. At ankre i Fyrlinien er forbudt, og et Skib, der bliver paa-sejlet liggende i Farvandet, vil ingen Chancer have for at faa sin Skade godtgjort.

F. N.

Dieselmotorskonnerter »Criterion«, der maaler c. 235 Tons Brutto og er bygget af Træ paa N. P. Petersens Værft paa Thuro, har i disse Dage gæstet Hovedstaden, idet den paa sin første Rejse har bragt en Trælaster hertil fra Finland. Denne Tur er foreløbet paa den heldigste Maade, til Førerens, Kaptajn Nielsens, og Rederiets største Tilfredshed. Maskinen, der er en c. 100 HK. Dieselmotor fra Firmaet Kramper & Jørgensen i Horsens, er anbragt omtrent ved Skibets Agterende lige foran Kabytten; den lager kun meget lidt Plads op og giver Skibet en Fart af c. 8 Mil. Oljeforbruget har paa denne Rejse, hvor Motoren, paa Grund af mindre heldige Vindforhold har været meget brugt, været meget moderat. Hovedbeholdningen af Brændseloljen er anbragt i en Tank omtrent midtskibs i Lastrummet, medens der i selve Maskinrummet findes to Udfældningstanke og en lille Tank til Solarolje. »Criterion«, der er rigget som en 3/m. Sletskonnerter med Patentrebning til Sejlene, er desforuden forsynet med Hjælpeomotor til Ankerspillet, Lossespillene og Læns-pumpning; tillige kan der sættes Vand paa Dækket til Spuling eller Slukning af Ildsvaade. Hjælpe motoren, der er en Petroleumsmotor med Benzinstartning, kan desuden bruges som Luftkompressor for det Tilfælde, at Dieselmotoren skulde miste sin Beholdning af sammentrykket Luft. Skruen, der er trebladet, er saaledes indrettet, at den, naar Skibet gaar for Sejlene alene, kan kastes los paa Aksen, for at yde saa ringe Modstand i Vandet som mulig.

Maaske er der ved denne ny Skibstype aabnet en Mulighed for at give Sejlskibsfarten et nyt Opsving, og i hvert Fald er der ikke Tvivl om, at dette Skibs videre Skæbne vil blive fulgt med den største Interesse i alle søfartsinteresserede Kredse.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler følgende:

Panama-Kanalen. Fra Udenrigsministeriet har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at det danske Gesandtskab i Washington har indberettet, at den sidste Dæmning i Panamakanalen ud imod Stillehavet i Følge den officielle »Canal Record« for den 3. September d. A. bortsprængtes den 31. August d. A., og at Resterne af Dæmningen nu bortskaffes ved Gravemaskiner. Det forventes herefter, at store Skibe allerede i Oktober kan gaa op fra Stillehavet til Miraflores Sluserne, eller $8\frac{1}{2}$ miles. En lille Dampbaad »Birdena« har allerede d. 2. September i Aar foretaget denne Rejse.

Tilbage ved Kanalarbejderne staar saaledes kun Aabningen af den saakaldte Gatun Dæmning, og Kanalen vil derefter sikkert være færdig og farbar for mindre Skibe inden Udløbet af indeværende Aar.

Welins Davider paa Kæmpedamperen »Imperator«. En af de største Seværdigheder paa Atlanterhavsdamperen »Imperator« er Redningsbaadens Installation, skriver »Svensk Export«. Dette Skib har 83 Baade om Bord, medens der paa »Titanic« kun fandtes 24. Hvad der især er Værd at lægge Mærke til, er Konstruktionen af Daviderne, hvorpaa den hurtige Udsætning af Redningsbaadene jo beror. Alle Daviderne om Bord i »Imperator« er tilvirket i Sverige, og deres Opfinder er den bekendte svenske Ingeniør Welin. Foruden de hensigtsmæssige Kvadrantdavidere, som benyttes paa mange store Dampere, har man paa »Imperator« for første Gang anvendt Ingeniør Welins nyeste Opfindelse, særlig konstruerede Davider for Promenadedækkene.

Et af disse Daviders Fortrin er, at de med dem forbundne Redningsbaade, som en Prøve har vist, kan nedfires paa 15 å 17 Sekunder, og at Baade, som rummer 40 å 50 Personer, med Lethed kan nedfires af én Mand.

Reddet Skibsbesætning. Hamburg, den 1. Oktober. Hamburg—Amerika-Liniens Damper »Arcadia«, der var paa Rejse fra Hamburg til Baltimore, modtog den 29. September kort før Midnat et traadløst Telegram fra den engelske Damper »Templemore« om, at dette Skib stod i Brand og krævede hurtig Hjælp. »Arcadia« ændrede øjeblikkelig Kurs og naaede i Løbet af faa Timer det brændende Skib, hvis Besætning blev reddet om Bord i »Arcadia«, der bragte den til Baltimore.

(»Ritz. Bur.«)

Motorskibene. Det svenske Dampskibsselskab Nordstjernan, der for et Par Aar siden bestilte tre Motorskibe, hvert paa 6,000 Tons, hos Burmeister & Wain, har i Følge »Hovedstaden« i disse Dage yderligere bestilt tre Skibe af samme Størrelse hos Værftet.

Ruslands Skibsfart. St. Petersburg, den 9. Oktober. Handelsministeriets Kommission til Fremme af den nationale Skibsfart har udtalt sig for Indførelsen af Præmier til russiske Redere. Der foreslaas betalt 6 Koppek pr. 1,000 Tons.

(»Ritz. Bur.«)

Panamakanalen. Panama, den 10. Oktober. Panamakanalens sidste Dæmning, Gamboa-Dæmningen, er i Dag ved Elektricitet blevet sprængt i Luften af Præsident Wilson. Sprængningen foregik fuldstændig som beregnet, og hermed er der allerede nu tilvejebragt Forbindelse mellem de to Verdenshaves Vande.

(»Ritz. Bur.«)

Konsulatvæsnets. Under 7. Juli er A. F. Selís af Bombay udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Suez-Kanalen. Den sidst offentliggjorte Beretning fra Suezkanal-Selskabet former sig som et nyt, mægtigt Vidnesbyrd om den Rolle, denne Verdens hidtil største kunstige Søvej spiller i den internationale Fragtfarts Tjeneste.

Uagtet Selskabet, som bekendt, ogsaa i Fjor foretog en Takstnedsættelse, betegner Aaret 1912 en ny Rekord baade i Retning af Indtægter og med Hensyn til den passerende Tonnage.

Medens Kanalen i 1911 passeredes af 4,969 Skibe med en Netto-Tonnage paa 18¹/₃ Mill. Tons, er Tallet i 1912 steget til 5,373 med over 20¹/₄ Mill. Tons. Samtidig er Skibsafgifterne steget fra 131 til 133 Mill. Francs, og med

forskellige andre Indtægtsposter naar Selskabets samlede Aarsfortjeneste op til paa det nærmeste 140 Millioner Francs. Efter Fradrag af samtlige Udgifter — bl. a. 8¹/₂ Mill. ekstraordinært til ny Udbedringsarbejder — opgøres Netto-Fortjenesten til godt 92 Millioner Francs. Heraf faar Aktionærerne de 71 pCt., Stifterne 10 pCt., den ægyptiske Stat 15 pCt., medens 4 pCt. fordeles med Halvdelen til Direktion og Funktionærer.

I de sidste 30 Aar er Kanalindtægterne trods de genlagne Takstreduktioner mere end fordoblet, og den passerende Tonnage er mere end tredoblet. For stadig at holde Kanalens Ydeevne paa Højde med den moderne Skibstekniks Fordringer vil Sejløbet snarest blive udbygget til 12 Meter, besværlige Kurver vil blive fjernet ved ny Udgravninger og hele Driftsystemet blive moderniseret. Man mener herigennem at kunne møde den voksende Konkurrence — i første Række den sibiriske Jernbane og Panama-Kanalen — med Sindsro, og for det sidste Kæmpeforetagendes Vedkommende stiller Suez-Direktionen sig forøvrigt — i alt Fald officielt — paa det Standpunkt, at man betragter den ny amerikanske Vandvej som et Komplement og ikke som en Rival.

Fremtiden vil vise, om denne Idyl i Længden lader sig opretholde.

(»Berl. Tid.«)

Hamburg—Amerika-Linien. Hamburg, den 13. Oktober. Hamburg—Amerika-Linien vil paa en overordentlig Generalforsamling, der i en nær Fremtid vil blive sammenkaldt, foreslaa at forhøje Aktiekapitalen med 30 Millioner Mark, saaledes at den herefter vil udgøre 180 Millioner Mark. Samtidig meddeles, at Selskabets rede Midler ved Aarets Udløb vil udgøre c. 40 Mill. Mark, og at der mindst kan regnes med et Udbytte paa 10 pCt. ligesom i Fjor.

(»Ritz. Bur.«)

Indskrænkning i Trafiken gennem Dardanellerne. Konstantinopel, den 13. Oktober. De militære Myndigheder har givet Ordre til en Indskrænkning af Sejladsen gennem Dardanellerne. Indgaaende Skibe maa kun passere Strædet én Time om Formiddagen, udgaaende Skibe én Time om Eftermiddagen.

(»Ritz. Bur.«)

Efterlysning. Sømand Martin Rasmussen, født i Vejle den 8. August 1890, og som i Efteraaret 1912 afmønstredes i Rio de Janeiro fra S/S. »Protector« af Porsgrund, og Sømand Paul Schrøder, der er født i Kjøbenhavn 1883, og som paa det nævnte Tidspunkt afmønstredes fra S/S. »Cambusdoon« af Kristiania, bedes henvende sig i Udenrigsministeriet forsynet med nødvendige Legitimationspapirer, da der til Ministeriet er indbetalt Kr. 37,20, som tilkommer førstnævnte, og Kr. 18,60, som tilkommer sidstnævnte Sømand.

Efter Forlydende har Havnekaptajn, Kommandør Drechsel, indgivet Ansøgning om Afsked fra 1. Januar 1914.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra en Sejlskibsfører har vi modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidende Nr. 40, 1913 er »En farende Skibsfører« fremkommet med en Artikel om ovenstaaende Emne, og af alle de forskellige Artikler om denne Sag, som er fremkommet i den senere Tid, er denne sidste nok den, som kommer Grunden til Miséren nærmest.

Hr. Rasch's Opraab om Startning af en 3/m. Skonert som Skoleskib for Drengene, hvilket efter Hr. Rasch's

Mening vil kunne startes for en Anlægskapital af Kr. 30,000, er i sig selv saa vildt udtænkt, at ingen med en Smule Begreb om Forholdene kan ofre det en eneste Tanke. Det tjener kun til at paavise Hr. Raschs fuldstændige Mangel paa Forstaaelse af, hvilke Omkostninger et saadant Skibs Drift fordrer.

Til hvilken Gavn eller Nytte vilde det vel være at anskaffe et saadant Skib med Hensyn til Tilvebringelse af Søfolk til Sejlskibe? Efter min Mening har vi Skoleskibe nok. Naar Eleverne fra disse efter endt Læretid kommer i Land, vil de som Regel straks paabegynde Navigationsundervisningen, og naar denne er afsluttet gaa om Bord i Dampere, hvilket er ganske naturligt, da ingen unge Mennesker nu til Dags har den mindste Tanke for Sejlskibsfart. Disse kunstigt uddannede Søfolks Sejlskibssjælds indskrænkes som Regel kun til Sejlads med et Skoleskib.

Hvad Hr. Raschs Standpunkt til Skibsførerne angaar, da skal jeg heller ikke komme nærmere ind paa det; det er bekendt nok. Kun skal jeg henstille til Hr. Rasch, at han indstiller sine Klassifikationer af vore Sejlskibsførere overfor de Søfolk, som bor paa hans Skole, samt sine statistiske Beregninger over, hvor mange af Svendborg Skibene, der er værd for Søfolk at gaa om Bord i. En saadan Statistik, som vistnok kun udpeger fire eller fem Skibe af hele Svendborgs Flaade, som Hr. Rasch mener at kunne anbefale Søfolkene, gør kun Sagen en vældig Bjørnetjeneste.

Naar vore Søfolk gaar ud med norske Skibe, er Grunden nok næppe hverken Kosten eller Hyren, da disse paa det nærmeste er ens her og i Norge, men den maa søges i andre Forhold.

Nej, det er Søner af Skibsførere, Styrmand og Fiskere, vi behøver; de er saa at sige født med Sømanden i sig, og trænger absolut ikke til kunstig Udvlækning; men naar saa faa af disse Drengene nu søger til Søs, da har det sikkert sin Rod i det mislige Forhold, som nu til Dags eksisterer mellem Reder og Fører. Deri er vist alle enige med »En færende Skibsfører«.

Sejlskibsførerne bliver meget ofte hensynsløst tilside-sat af Rederne, og naar Resultatet af Driften er utilfredsstillende, føler alle Aktionærerne sig saa fyldt med Had til Føreren, at de ikke ofrer det en Tanke, at den Mand, som egentlig leder Skibets Forretning, ogsaa bør have et Ansvar. De sætter saa kort og godt Føreren ud af sin Bestilling uden noget som helst Varsel, endskønt han i de fleste Tilfælde er den største Aktionær.

At en Skibsfører under saadanne Forhold ikke vil tilraade sine Søner at gaa til Søs, er ganske naturligt. Han ser jo selv, hvor usikker hans Stilling er, og ved ikke en Gang, naar Skibet kommer til en dansk Havn, om der ikke venter ham Afsked, og hvad dette betyder for en Førers Familie, er selvindlysende.

Dette bliver vel næppe bedre, saa længe de nuværende korresponderende Rederforhold eksisterer, hvis Førerne da ikke selv ved en Sammenslutning vil tage til Genmæle.

Kunde der ske en Forandring til det bedre i dette Forhold, tror jeg, at meget vilde være vundet; ellers maa det overlades Tiden at vise os, hvorfra Søfolkene skal komme. At uddanne Søfolk i dette Ords egentlige Betydning ad kunstig Vej, lader sig absolut ikke gøre.

H. L. Nielsen,

Fører af 3/m. Sk. »Apollo« af Svendborg.

De største Skibskatastrofer siden 1891.

C. 10,000 Mennesker forlist i Løbet af 22 Aar.

Nedenstaaende statistiske Oplysninger om de største Skibssulykker, der har fundet Sted siden 1891, er et Ud-

drag af en officiel Beretning, som om kort Tid vil blive forelagt en international maritim Konferencé i London. Fortegnelsen meddeler Aarstallet, da Katastrofen fandt Sted og Skibets Navn. Det sidste Tal til højre angiver Antallet af de Omkomne.

1891	Utopia, sunket ud for Gibraltar	574
1892	Nanchow, forlist i Kinasøen	414
—	Roumania, forlist ud for Portugal	113
1893	Trinacria, forlist ud for Spanien	115
—	Naronic, forsvundet paa første Rejse	115
—	Victoria, sunket ud for Tripolis	350
1894	Wajraro, forlist ud for Ny Zealand	134
1895	Elbe, sunket efter Kollision i Nordsøen	335
—	Reina Regenta (spansk Krydser) forlist	400
—	Don Pedro, forlist ud for Galicien	100
1896	Drummond Castle, forlist ved den franske Kyst	250
1898	La Bourgogne, sunket efter Kollision	560
—	Portland, sunket ud for Kap Cod	157
—	Mohegan, sunket ud for Lizard	170
1901	Rio de Janeiro, forlist i San Franciscos Havn	128
1902	Primus, sunket paa Elben	112
1903	Libau, sunket efter Kollision ved Marseille	150
1904	General Slocum, brændt i Hell Gate ved New York	1,000
—	Norge, forlist ud for Skotland	646
1906	Valencia, forlist ved Vancouver	129
—	Sirio, forlist ud for Kap Palos	350
—	Variag, sunket ved Vladivostok	140
1907	Larchmont, sunket i Long Island Sund	131
—	Berlin, sunket ved Hook van Holland	100
—	Imperatrix, forlist	137
—	San Pedro, Kollision ud for Kalifornien	100
—	Columbia, Kollision ud for Kalifornien	
—	Kaptan, forlist i Nordsøen	110
1908	Matsu Maru, sunket ved Hakodate	300
—	Yink King, sunket ud for Hongkong	300
—	Taisch, gaet under i en Storm	150
—	San Pablo, sunket ved Filippinerne	100
1909	Waratah, forsvundet	300
—	Seyne, sunket ud for Singapore	100
1910	General Chanzy, forlist ved Minorea	200
1911	Koombina, forlist	150
1912	Titanie, kollideret med et Isbjerg	1,500

(Politiken.)

Fragtmarkedet.

I Løbet af den svundne Uge er Markedet i sin Helhed ikke undergaaet større Forandringer. Begæret efter Tonnage viser intet Sted noget udpræget Liv, men der kan gennemgaaende heller ikke siges at være ligefrem Knap-hed paa Laster, undtagen fra River Plate, som er ganske livløs. Fra Sortehavet gik Raterne yderligere tilbage i Ugens Løb, men de sidste Beretninger lyder paa en fastere Tendens, og fra U. S. synes der ogsaa at gøre sig en bedre Stemning gældende for November og December Tonnage, særlig for Bomuld fra Atlanterhavshavnene. Østen ligger temmelig uforandret og noget uregelmæssigt. Saa meget afhænger jo af Høstudsigterne, og medens disse fra Calcutta og Madras er mere lovende, meldes der om stærk Regnmangel i Punjab og omliggende Distrikter, hvilket influerer i ugunstig Retning paa Eksportudsigterne fra Kurrachee. Her hjemme omkring er der intet særlig nævneværdigt sket; det er endnu stadig smaat med Korn-laster fra de russiske Østersøhavne, men der er Tegn paa, at Tilførslerne snart vil blive større. Kulfragterne til Østersøen og Middelhavet ligger nærmest en Kende svagere end Ugen i Forvejen, uforandrede i andre Retninger. Der sluttedes bl. a. sidst som følger:

Østen. Hvede Vestaustralien (én Havn) 30/ U. K. eller Kontinentet, 30/6 to Lossehavne, 31/9 fra Melbourne, Geelong eller Sydaustralien, begge pr. Januar. Soyabønner Wladivostok 30/6 én Havn U. K. eller Kontinentet 31/6 to Lossehavne, 5. December—5. Januar. Erts Port Pirie 30/ Antwerpen pr. 10. Januar—10. Februar. Ris Saigon 26/9 Marseille, St. Nazaire, Havre eller Dunkerque, 27/6 for Majs, 1ste Halvdel November. Kohsichang/udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 25/6 pr. November. Paa Dødvægtbasis fra Calcutta sluttedes til 22/ udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, »net terms«, meget prompt. Kur-

rachee/Antwerpen eller Manchester 16/, 16/6 begge Havne, »net terms«, Oktober—November. Hvede Bombay 16/6 Belfast, November; Erts 18/6 Antwerpen, Oktober.

Sortehavet etc. Korn for store Baade fra Kherson, Nikolajeff eller Odessa 9/6 Rotterdam, 9/9 Emden eller Weseren, 10/ Hamburg, 3 d. mindre for Byg, 20.—31. Oktober, 6 d. mindre pr. 20. November—10. December. Paa Dødvægtsbasis Odessa 10/ Rotterdam, prompt, 10/ Weseren, 10/3 Hamburg, 20. Oktober—10. November. Korn Sulina c. 10/ Rotterdam, 18.—28. Oktober, 10/ L. H. A. R., 5.—25. November, 11/ Belfast pr. 20. Oktober—5. November, 10/6 pr. 20. November—5. December. Azow omkring 11/ Rotterdam pr. Oktober, 10/7½ med Annullering 15. November, mindre Baade 12/9 N. C. eller »any«, 13/3 Hamburg, 1/15 November. Donauen 11/ Rotterdam, 11/ à 11/3 Antwerpen, 11/3 à 11/6 Hamburg, Annullering 10. November. Erts Poti 13/ Garston eller Antwerpen, prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø fra Alcksandria 8/3 Hull, 8/9 à 9/ London, Oktober, 9/ Harburg, Oktober—November. Erts 9/6 à 9/9 La Goulette/Østkysten U. K., full terms, medens der Basis fri Despatsch betalles 6/3 Algier/Cardiff, 6/6 Middlesbro, 7/6 Hornillo Bay/Middlesbro, 7/6 Porman/West Hartlepool, 6/6 Carthagena/Rotterdam (5,500 med 1,500/1,500 daglig). Esparto 17/6 Tunis Kysten/Sunderland. Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis af 5/3 à 5/4½ Rotterdam Middlesbro eller West Hartlepool, 6/3 Calais.

Nordamerika. Korn fra nordlig Havn 2/9 Havre eller Dunkerque, Oktober—November. Baltimore 2/4½ Avonmouth og Barry, November Bomuld etc. Savannah 32/6 Liverpool, Bremen, Antwerpen eller Rotterdam (én Havn), 33/9 to Havne, Oktober 33/9 én Havn pr. Oktober—November. Bomuld Golfen 38/9 U. K. eller Kontinentet, November, Wilmington 30/ Liverpool eller Bremen, 31/3 Havre, 1.—25. November. Tømmer fra Golfen 111/3 Bordeaux, Bayonne og Tyne, 125/ Genua, November. Paa Netto Charter fra to Havne Golfen betalles 14/ til to Havne U. K. eller Kontinentet pr. Oktober. Fosfat Port Inglis/Sundhavn 18/9 pr. Oktober.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 14/ U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), meget prompt. Fra andre Pladser sluttedes intet.

Østersøen. Korn St. Petersborg 1/4½ à 1/5¼. Hvedebasis Rotterdam, c. 1/6 London, Mk. 25 Pulpwood Rotterdam, 35/ à 37/6 Kortprops (Vinter Dækslast) til Østkyst Kulhavn. Riga ligger decideret flovere paa Basis af 25/ D. B. Grangemouth, 37/6 D. B. ¼ Boards Manchester, 40/ Preston, Frs. 35 Antwerpen, 38 Boulogne, 38—39 Rouen. For Korn til Rotterdam sluttedes et Par enkelte Baade til 1/1½ Havrebasis. Libau er stille Basis 1/1½ Rotterdam, 1/3 London eller Antwerpen, 1/6 Rouen. Fra Memel noteres for Sveller 8/ à 8/6 til Østkyst Kulhavn. Blandt de sidste Befragtninger fra Bolten kan nævnes 40/ D. B. B. Uleåborg/Kingslynn (400), Hfl. 17 Hernøsand (to à tre Pladser)/Rotterdam (725), Frs. 100 Göteborg/Senegal (350), Frs. 94 Bjælker Wiborg/Sicilien (tre Pladser), Frs. 77 Wiborg/Alexandria (1,400).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/6 Wisby (1,250), 5/6 Gefle eller Oxelösund (2,000), 5/6 Riga (2,700), 5/3 Libau (2,500), 5/6 Pillau (1,200), 5/6 Königsberg, 5/3 Kiel (2,300), 5/ Malmø (1,800, tre Rejser), 6/3 Kristiania (600), 7/3 Algier (3,600), 8/6 Gibrallar (2,100), 964½ à 9/6 Genua eller Savona (4,000—5,000), 10/4½ Civita Vecchia (4,800), 10/9 Venedig (4,200), 9/6 Piræus, Zea eller Syra (5,300), 8/9 Port Said (4,600). Humberen 5/6 Reval (2,300), 5/9 Riga (2,000), 5/6 Libau (1,700), 6/3 Vejle (900), 9/6 Nikolajeff eller Odessa (5,500). Firth of Forth 5/6 Riga (2,000), 6/6 Neufahrwasser (800), 6/ Haderslev (1,450), 5/6 Horsens (1,300), 10/ Genua, Savona eller Livorna (3,500). Blandt Befragtningerne fra Cardiff, Barry eller Newport nævner vi: 5/ Reval, (2,300), 5/1½ Libau, 7/3 Lissabon (2,900), 7/9 (1,500), 8/ Gibrallar (2,400), 10/ Valencia (1,400), 10/ Barcelona (2,400),

Frs. 10 Algier, 11 Marseille, 9/6 Genua eller Savona (4,600), 8/9 Neapel (5,000), 10/6 Venedig (5,500), 9/ Port Said, 9/ Las Palmas eller Teneriffa, 10/6 Dakar (5,500), 17/ Rio Janeiro (7,300), 20/ River Plate (5,000—5,500), 20/ Rosario (3,500).

Skrevet den 14. Oktober 1913.

Fragtmarkeket for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles mat overall, saa at det er vanskeligt at anbringe den fragtledige Tonnage for lønnende Rater. Bottenhavene og Finskebugten, hvor Besejling nærmer sig Afslutning for Sejlere, har kun faa Laster, Rusland er ligeledes mat, Danmark og Tyskland har enkelte Kornlaster af indskrænket Størrelse, men kun lidet lønnende. Vestsverig og Østnorge tilbyder kun faa Fragter til tarvelige Rater.

Der er nærmest Udsigter til Oplægning af en Del Sejlere indenfor en nær Fremtid, hvis Markedet ikke bedres, hvad der kun er liden Udsigt til.

Returfragter Vest fra er der ligeledes Mangel paa, og Fragtraterne er lidt lavere, ligesom der paa enkelte Kulpladser er ret lang Tørn; Clayfragter fra Cornwall er efter Ophør af Strejken atter i Markedet, om end til at begynde med i mindre Antal og lidt reducerede Rater, c. 10/ pr. Ton.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet for Tiden ret flovt næsten overalt; det er saaledes overordentlig vanskeligt at opdrive en Kornladning fra Nordtyskland i disse Dage, og Udsigterne til en snarlig Bedring er just ikke særlig store. Stettin holder sig nogenlunde med Udbud af Kul-, Briket- og Cementlaster, ligesom ogsaa Lübeck er ret fast og bl. a. sluttede for Raajern til Odense 4¾ M., Kjøbenhavn 4½ M. Sverig melder heller intet om Bedring; Vestsverig er meget miserabel, og Sydsverig har forholdsvis kun faa Stenladninger. Med Hensyn til Danmark noterer Provinserne ud over Sukker til Kjøbenhavn enkelte Bygglaster til Kiel, Flensborg og Hamburg; men iøvrigt er det flovt ogsaa fra Fakse, Aalborg og Mariagerfjord med henholdsvis Kalksten og Cement. Kjøbenhavn er ogsaa ualmindelig mat, hvilket særlig mærkes i denne Tid, hvor der daglig kommer ikke saa faa Skibe for at losse; der sluttedes for tunge Oljekager til Limfjorden 22 Øre, Randers 17 Øre, Nykøbing Sj. 14 Øre, for Majs til Nekse 15 rØe, Rønne 14 Øre, samt for Hvede til Vejle 14 Øre, Klid til Stege 18 Øre; først omkring 25 ds. ventes der nogle Omladninger af Betydning.

Fra Sø og Land.

De forenede Bryggerier, der som bekendt var de første, der i 1895 bragte en skattefri Ølsort af Bajerskøl-Typen i Handelen under Benævnelsen Ægte Krone Øl, har i disse Dage forandret dotte Øls Karakter derhen, at det nu kommer det bajerske Lagerøl saa nær som overhovedet tænkeligt i Smag, Farve og Fylde, hvorfor ogsaa Navnet samtidig er forandret til Krone Lagerøl.

Svendborg Navigations-skole. Ved 2. Eksamen i indeværende Aar var til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 3 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 7, i Søret og Handelsvidenskab 7, i Geografi og Vejrlære 5, samt i Engelsk 1.

Endvidere var til Fiskeskipperprøven indstillet 1 og til Sætteskipperprøven 1.

I alt 12 Elever, hvoraf 11 bestod.

Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi. (Svendborg). Denne Undervisningsanstalt, som oprettedes i December 1912, har nu afsluttet sin 3. Eksamen i indeværende Aar. Der var ved denne i alt indstillet 11 Elever, hvoraf 10 bestod, de 7 med Certifikat 1. Klasse og de 3 med Certifikat 2. Klasse. I Aarets Løb har 19 Elever opnaaet Certifikat af 1. Klasse og 8 Certifikat af 2. Klasse.

Et Dampskibs Forlis. I August 1897 forliste en Damp- per ved Navn »Tai Hoku« ved Cape Paso, og Maskinmesteren fik Lejlighed til at tage tre Billeder, ét 15 Minutter før, ét 5 Minutter før og ét ved selve Forliset. Han meddeler endvidere, at da Skibet begyndte at synke, var der antagelig et Damptryk af 60—70 lbs. paa Kedlerne. Da Broen faldt sammen, trak den ved Faldet i Snorene til Flojtte og Sirene, saa at disse lød under Forliset. Det tredje Billede viser en Eksplosion, som Maskinmesteren mener hidrører fra, at Vandet har naaet Fyrene, og der derved er fremkommet en pludselig Udvikling af Damp og Gas, som har banet sig Vej gennem Fyrkanalerne og Optrækket til Skorstenen, idet Eksplosionen rev Sod og Aske med sig. Der svævede en Sky af Sod nogen Tid efter Forliset paa det Sted, hvor Damperen sank. Nogen stærk Bevægelse af Havoverfladen var der ikke; man saa kun Luften fra Rummene boble op. (»Engineering News«).

Nytten af traadløs Telegrafi. Den 19. Oktober f. A. er 150 Passagerer og Sofolk fra Damperen »Berkshire« blevet reddet lidt Nord for Kap Hatteras ved Anvendelse af den traadløse Telegraf. »Berkshire«, som tilhører The Merchants and Miners' Transportation Company, var paa Vej fra Savannah til Filadelfia med en Ladning Bomuld, da der udbrød en heftig Ildløs om Bord. Der blev hurtigst muligt sat Damp ind i Lastrummene under højt Tryk, men det blev snart klart, at Skibet ikke stod til at redde. Da Kysten ved Kap Hatteras er vild og klippefuld, var det dertil umuligt at sætte Skibet paa Grund. Kap- tajnen lod derfor Nødsignalet udsende ved den traadløse Telegraf, hvorefter Damperen »Apache« for fuld Fart blev sendt til Hjælp fra Norfolk (Virginia). Denne Damp- er naaede netop »Berkshire« i det Øjeblik, da man var i Færd med at ty til Baadene for at forlade Skibet, og reddede alle Ombordværende. (»Shipp. Gaz.«)

Fast Petroleum som Kedelbrændsel i Skibe. Den enorme Interesse, som Spørgsmaalet om Anvendelsen af Olie- brændsel har vakt, illustreres blandt andet af en i Sommer af engelske Skibsredere taget Beslutning om i stor Udstrækning at gaa over til Anvendelsen af Petroleumbriketter som Kedelbrændsel i deres Skibe.

Disse Briketter fremstilles ved at koge Raapetroleum og behandle den med Stearinsyre og Ætsnatron. Ved Afkøling fremkommer da en gennemsigtig Masse, som lader sig forme i Briketter, der efter nogen Tids Lagring opnaar en betydelig Styrke. Varmeværdien af 1 Ton af disse Petroleumbriketter skal svare til 2½ Tons Stenkul. Briketterne forbrænder langsomt og regelmæssigt, udvikler ikke eks- plosible Gasarter og er desuden støvfri.

Da de tilmed er billige, betyder deres Anvendelse en ganske betydelig Besparelse. (»Berl. Tid.«)

Sutton Bridge Dok. Som sidste Kapitel i Sutton Bridge Doks triste Historie, er man nu i Færd med Nedbrydningen af Kul- spruten, Kornpakhuse, Maskinhusene og øvrige Havneudstyr i nævnte Dok, medens dens Indsejling skal fyldes op, og hvad der en Gang tegnede til at gøre Sutton Bridge, i Lincolnshire, til en blomstrende Havn vil nu tilhøre Fortiden, skriver »Shipp. Gaz.«

For nogle og Tredive Aar siden foretog Markien af Huntly det første Spadestik til Dokkens Anlæg, og den var fuldført tre Aar senere. I Følge en Beretning om Dokkens foreløbige Aabning den 14. Maj 1881 gik alt godt. Damperen »Garland« gled ind gennem Indsejlingen og blev fortaget sikkert i Dokbassinets. Et Firma var saa overbevist om Dokkens Fremtidsudsigter, at det ikke alene tog en stor Aktie i Foretagendet, men købte c. 60 Tønder Land til Udvidelse af samme. Andre købte Grunde og byggede Huse og Forretnings- lokaler, i Forventning om en god Avance.

Dokbassinets havde et Vandareal af c. 13 Tdr. Land, og dets Dybde var 25 Fod ved Højvande og 18 Fod ved Lavvande. Ind- sejlingen var bred nok til at tillade den Tids største Dampere at gaa ind, og de kostbareste Kraftmaskiner var anbragt i Dokken. Ved dennes Udgravning var der fjernet c. 600.000 Kubikmeter Jord, og der blev anvendt c. 32.000 Kubikmeter Cementstøbning, 15.000 Kubikfod Tommer og 18.000 Kubikfod Granit ved dens Bygning. Bygget saa solidt var man sikker paa, at Dokken kunde modstaa et hvilket som helst Tryk, men den viste sig desværre at være et Hus bygget paa Sand. Skønt der blev gjort alt, hvad der var muligt, kunde man ikke afvende en Katastrofe, og efter faa Dages Forløb sank Dokken ned i Grunden. Da den egentlige Aabningsdag — den 21. Juni — kom, var Foretagendet en Ruin.

Havarier og Forlis.

Fehmaru, Dpsk. af Göteborg, kom den 11. ds. paa Rejsen fra Hobro til Göteborg i Ballast paa Grund ved Indløbet til Mariager Fjord. Svitserens assisterer.

Immanuel, Galease af Aarhus, kom den 10. ds. paa Grund paa Mejlgrunden og løb fuld af Vand. Besætningen, 2 Mand, blev landsat af Damperen »Samsø«.

Clara, Jagt af Aalborg, er den 10. ds. paa Rejsen til Havnsø strandet ved Hurup. Besætningen reddede sig i egen Baad.

De tre Brødre, Dæksbaad af Kjøge, mistede den 10. ds. Røret ud for Vallo Strand og sank straks efter. Besætningen er reddet.

Lodsen, Dæksbaad af Kjøge, er den 10. ds. kæntræt og sunket Nord for Indsejlingen til Kjøge Havn. Besætningen er reddet.

Erik Cordjedicna, Galease af Westrhauderfehn, er den 10. ds. sunket udfør den sydlige Mole i Kjøge. Besætningen er reddet.

Mathilde, Sejlskib af Aalborg, er den 10. ds. sunket i Asaa Havn.

Nr. 26, Fiskerfartøj, er den 10. ds. strandet ved Bulbjerg. Besætningen, 5 Mand, kunde gaa i Land.

Debora, Galease af Hunarbostrand, er paa Rejsen fra Lysekil til Kolberg med en Ladning Sten, indjæret til Frederikshavn med 3½ Fod Vand i Lasten, knækket Mast, Tab af Anker samt andre Skader.

Gerda, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Tarragona været i Kollision med engelsk Damp- »Karanja« ved Blankenese. Begge Skibe fik Skade.

Hebe, Barkskib af Frederiksstad, kom paa Rejsen fra Hernø- sand til London med en Ladning Træ paa Grund ved Dragør. Svitserens bragte Skibet flot og ind til Stubben for Dykkerundersøgelse.

Signe, Galease af Dagelykke, har forleden i Stormen faaet sin Mast splintret og maatte tage Dampassistanse for at naa ind til Kjøbenhavn.

Minna, Skonnert af Lerberget, er den 9. ds. paa Rejsen fra Odense til Kalmar i Ballast strandet Syd for Hasle Havn og bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen, 4 Mand, reddede sig i Land i egen Baad.

Pella, Kutter af Skagen, er den 9. ds. strandet ved Bov- hjerg i stærk Storm og bliver Vrag. Mandskabet er reddet.

Göta, Motorgalease af Göteborg, kom den 9. ds. paa Rejsen fra Karlstad til Årøskjøbing med en Ladning Træ paa Grund ud for Strandskoven ved Årøskjøbing. Ladningen losses i Lægtene.

Tella, Motorkutter, er den 10. ds. strandet ved Bulbjerg.

Otto, Skonnert, er den 9. ds. strandet Syd for Søby. Lad- ningen, bestaaende af Træ, driver i Land. Besætningens Skæbne ukendt.

Stella, Skonnert af Stavanger, er sandsynligvis gaaet under med Mand og Mus paa Rejsen fra Svendborg til England. En Jolle mærket »Stella«, Stavanger, er nemlig drevet i Land ved Frede- rikshavn tillige med Liget af en ung Sømand, som hang i Fanglinen fra Jollen. Skibet laa den 12. September i Dysart med en Ladning Kul til Svendborg, hvor den imidlertid har løstet sin Ladning og returnerede derefter til England.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. f. M. foretoges ud for Frederikshavn Prøvesejlads med den firmastede Motor-Staalskonnert »Morten Jensen«, der er byg- get paa Frederikshavns Værft & Flydedok for Skibsreder Knak- kergaard, Nykjøbing, Mors.

Skibet, der er paa 890 Tons og forsynet med en 160 H.K. Bolinder-Raaoiljemotor, er det største danske Hjælpe-motorskib.

Prøvesejladsen, i hvilken forskellige Søfartsinteresserede fra hele Landet deltog, var meget vellykket. Motoren fungerede og manøvrerede med samme Letbed som en 10 H.K. Motor, og Skibet opnaaede for Motor alene 8 Knobs Fart, og for Sejl og Motor 12 Knobs.

Motoren er leveret og installeret af Kæmpefirmaet Bolinders herværende Repræsentanter, Maskinfirmatet N. C. Breit & Co., Kjøbenhavn, som i den seneste Tid har afleveret en 120 H.K. og en 80 H.K. Bolinder til Skibsreder Knakkegaards Motorskibe »Kvik« og »Jens Riis«. Alle 3 Skibe gaar nu i Kulfart paa England, og de sidst indløbne Rapporter lyder paa glimrende Resultater, der har overtruffet alle Forventninger.

Et nyt Dieselmotorskib til Aktieselskabet Det Østasiati- ske Kompagni sættes den 11. ds. i Vandet fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleøen.

Skibets Dimensioner er 395' × 53' × 30' og Lastevægt c. 7,000 Tons.

Maskineriet vil komme til at bestaa af to Stk. 6-cylindrede Hovedmotorer paa tilsammen 4,000 I.H.K. og to Hjælpe-motorer.

Skibets Fart forventes at blive c. 14 Knobs.

Det vil blive fint udstyret i enhver Henseende og forsynet med alle moderne Indretninger for et 1ste Klasses Passagerskib.

Skibet fik i Daaben Navnet »Fionia«.

Tilstede ved Aføbningen var Etatsraad Andersen og Frue samt Repræsentanter for begge Selskabers Bestyrelse og Direktion.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et nyt Dieselmotor- skib, ligeledes til Det Østasiatiske Kompagni.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgaaar ugentligt. Abonnementsprisen er i Krone aarlig foruden Portogeldsaffektene. Enkeltte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, Københavns K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tillægges den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

I. Østersøen.

1963. Sverrig. Furusundsleden. Oranieholmen og Hästvilan. Fyr flyttes og forandrer Navn.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/1069. Stockholm 1913.)

I Løbet af Efteraaret 1913 flyttes:

I. **Oranieholmen Fyr** til **Lerviksudde** og faar Navnet **Lerviksudde Fyr**. Det skal vise Lys med To-Formørkelser hver 10 s. Lyset skal være:

1. grønt i Pejlinger fra Land til c. 225°.
2. hvidt i — — c. 222° til c. 225°.
3. rødt i — — c. 225° — c. 234½°.
4. grønt i — — c. 234½° — c. 12½°.
5. hvidt i — — c. 12½° — c. 28°.
6. rødt i — — c. 28° — c. 51°.

Synsvidde: uforandret. Linseapparat af 6te Orden. 59° 27' 10" N. 18° 23' 20" E.

II. **Hästvilan Fyr** til NW-Pynten af **Ekholmsören** og faar Navnet **Ekören Fyr**.

Det skal vise Lys med En-Formørkelser hver 4 s. Lyset skal være:

1. grønt i Pejlinger fra c. 39° til c. 44°.
2. hvidt i — — c. 44° — c. 52°.
3. rødt i — — c. 52° — c. 134°.
4. grønt i — — c. 134° — c. 221°.
5. hvidt i — — c. 221° — c. 224°.
6. rødt i — — c. 224° — ind paa Land.

Synsvidde: uforandret. Linseapparat af 6te Orden. 59° 28' 13" N. 18° 25' 26" E.

1964. Finland. Bottniska Bugt. Östra Snipan. Sømærke opført.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/1071. Stockholm 1913.)

Paa Grunden **Östra Snipan** er opført en sort Pyramide med firkantet Topbetegnelse. 63° 25' 26" N. 20° 47' 12" E.

1965. Finland. Bottniska Bugt. Wasa Distrikt. Västerkallan. Tønde inddraget.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/1072. Stockholm 1913.)

Västerkallan Vager med Kryds er inddraget. 63° 14' 37" N. 20° 32' 20" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1467. Japan—Tsu Sima. **Tsutsu zaki light—Alteration in character.** Position. Lat. 34° 5¼' N., long. 129° 9½' E. Abridged description of new light. Lt. 5p. Fl. (2), ev. 9 sec. (U). Details of new light: Character. A group flashing white light, showing a group of two flashes every nine seconds, thus:

Two flashes, eclipse.
2 secs. 7 secs.

Arch of visibility. From 273° (N. 82° W. Mag.), through north, &c., to 183° (S. 8° W. Mag.). Order. 4th. Power. 450 candles. Remarks. The elevation and visibility of the light are unaltered. Note. This light has been erased from charts Nos. 781 and 2459. Variation. 2° W. (Notice No. 1467 of 1913, dated 30th September.)

Charts affected. No. 2385, Tsu sima. No. 127, Hirado kaikyo to Shimonoseki kaikyo. No. 3366, Fusan harbour to Port Hamilton. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 356, Western coasts of Kiusiu and Nipon. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2347, Nipon, Kiusiu, Shikoku, &c. No. 781, Pacific, north-west sheet. No. 2459, North-west Pacific, ocean &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 985. Japan, Korea, &c., 1904, page 129; Revised Supplement 1909. East Coasts of Korea and Siberia, &c., 1913 (in press), page 88.

No. 1471. French Indo-China, Gulf of Siam—Koh Tron. An Thoi light—Alteration in colour. Position. Lat. 10° 1' N., long. 103° 59¼' E. Abridged description of new light. Lt. F. 131 ft., vis. 7 m. Details. The fixed red light has been replaced by a fixed white light. (Notice No. 1471 of 1913, dated 30th September.)

Charts affected. No. 2725, Koh Tron and channels. No. 2723, Bay island to Pulo Obi. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 737 a. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, page 147.

No. 1476. China, Kwang Tung Peninsula—Wan. South San shan tau—Occasional fog-signal established. Position. At lighthouse. Lat. 38° 52' N., long. 121° 49¼' E. Description. A gun fired twice, with an interval of three minutes between the reports, in answer to a vessel's fog-signals. Should the vessel's signals continue to be heard, the firing will be repeated as above after an interval of ten minutes. (Notice No. 1476 of 1913, dated 2nd October.)

Charts affected. No. 3694, Dairen wan. No. 1798, Kinchan to Terminal head. No. 1256, Pe chih and Liau tung gulls. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liau tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 891. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 554.

No. 1482. Eastern Archipelago—Celebes, East Coast. Banggai bay—Amended details of light. Former Notice No. 812 of 1912. Position. On outer end of pier, at a distance of 2½ cables, 559° (N. 3° W. Mag.), from the N.W. angle of Banggai fort, and not in the position given in the former Notice. Lat. 1° 34¾' S., long. 123° 29' E. Abridged description. Lt. F. Red vis., 5 m. Details: Character. A fixed red light. Elevation. 16 feet. Visibility. 5 miles. Note. From the position given above, the pier from which the light is exhibited extends in a direction at right angles to the shore. Variation. 2° E. (Notice No. 1482 of 1913, dated 4th October.)

Chart affected. No. 2195, Plan of Banggai bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 561 b. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 372. Eastern Archipelago, Part II., 1913 (in press), page 497.

1487. Russian Maritime Province—Eastern Bosporus Strait. (1) Larianoff point—Light discontinued. Position. Lat 43° 4' N., long. 131° 50' E. Description. A fixed light with a white and a red sector. Remarks. It is assumed that the fog-bell is still in operation.

- 1966. Finland. Åland. Mariehamn. Lotsberg. Fyr forandret.**
 („Underrøttelser for søfarande“ Nr. 41/1073. Stockholm 1913.)
Lotsberg Portvys Bygning er nu et lille, hvidt Hus paa Jernstativ. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: $7\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. $60^{\circ} 05' N. 19^{\circ} 56' E.$
- 1967. Finland. Åland. Skiftet. Fløjetønde udlagt.**
 („Underrøttelser for søfarande“ Nr. 41/1074. Stockholm 1913.)
 Paa *Skiftet* er udlagt en rød Fløjetønde S. for *Röda-kon* Vager med Kryds. $60^{\circ} 05' 03'' N. 20^{\circ} 58' 46'' E.$
- 1968. Finland. Finske Bugt. Kallbådagrund. Fyrskib forandret.**
 („Underrøttelser for søfarande“ Nr. 41/1075. Stockholm 1913.)
Kallbådam Fyrskib viser nu hvidt Tre-Lyn hver 9 s., Lyn $0_3 s.$, Mørke $1\frac{3}{2} s.$, Lyn $0_3 s.$, Mørke $1_2 s.$, Lyn $0_3 s.$, Mørke $5_7 s.$. Flammens Højde: 12 m. $59^{\circ} 59' N. 25^{\circ} 37' E.$
 (Kort Nr. 155.)
- 1969. Rusland. Finske Bugt. Neva. Losseplads afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2591. Berlin 1913.)
 SW. for Forbindelseslinien mellem de hvide Tønder *14* og *15* i *Korabelni* Farvand i *Neva* Munding er en Losseplads for Fyld afmærket med 2 Spiritønder og 4 Spiritønder med blaet Flag. Tønde *15*: $59^{\circ} 55\frac{1}{2}' N. 30^{\circ} 09\frac{1}{4}' E.$
- 1970. Tyskland. Memel. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2720. Berlin 1913.)
 Memel nye, hvide Fyr med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 4 s., Mørke 1 s., er nu tændt, og det midlertidige, hvide, faste Fyr er slukket. Fyret er synligt i Pejlinger fra 303° til 168° . Flammens Højde: 29 m. Synsvide: 16 Sm. Kommer Fyrapparatet i Orden, vises et hvidt, fast Fyr. Der hejsses nu atter en rød Ballon paa Flagstangen oven paa Fyrtaarnet, saafremt Havneløbet er helt spærret. $55^{\circ} 43' 45'' N. 21^{\circ} 06' 06'' E.$
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/749. København 1913.)
- 1971. Tyskland. Gøllenstrom. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2588. Berlin 1913.)
 Den 2-mastede Evert, c. 0_2 Sm NE. $\frac{3}{4}$ N. for den hvide Klokketønde *Bock N.*, er borttaget og afmærkningen inddraget. $54^{\circ} 33' 42'' N. 13^{\circ} 02' 54'' E.$
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1476. København 1913.)
- 1972. Tyskland. Schlemmünde. Fyrtaarn forandret Farve.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2589. Berlin 1913.)
Schlemmünde Fyrtaarn, som tidligere var gult, er nu lysegrønt. $54^{\circ} 40' 23'' N. 10^{\circ} 02' 23'' E.$
- 1973. Tyskland. Falschöft. Fyrtaarn forandret Farve.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2592. Berlin 1913.)
Falschöft Fyrtaarn er nu lysegrønt; det røde Bælte er gjort bredere nedad. $54^{\circ} 46' 08'' N. 9^{\circ} 58' 08'' E.$
- ## II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.
- 1974. Danmark. Sundet. Søndre-Røse NNW. Vrag afmærket.**
 En Vragvager er udlagt tæt E. for den sunke Jernpram, 0_2 Sm NNW. for *Søndre-Røse*. Der er 6 m Vand over Vraget, som ligger i 7_5 m Vand. *Søndre-Røse* røde Spids-tønde med 2 Koste: c. $55^{\circ} 34_2' N. 12^{\circ} 41_7' E.$
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1910. København 1913.)
- 2015. Italien W.-Kyst. Civitavecchia N. Montalto di Castro. Skær fundet.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 244/729. Genova 1913.)
 Et Skær med 7 m Vand er fundet S. for Mundingen af Floden *Fiorra*, c. 1_5 Sm 190° fra *Montalto* Taarn. $42^{\circ} 18' 15'' N. 11^{\circ} 34' 15'' E.$
- 2016. Italien W.-Kyst. Civitavecchia. Bølgebryder bygges.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 244/728. Genova 1913.)
 En landløs Bølgebryder bygges c. 50 m fra 0_9 parallel med Molen, som gaar mod SE. fra *Civitavecchia* Fyr, som ligger paa $42^{\circ} 05' 24'' N. 11^{\circ} 47' 11'' W.$
- 2017. Italien W.-Kyst. Ischia. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 249/735. Genova 1913.)
 Fyret paa *Ischia* Havns Molehoved viser nu hvidt Et-Blink hver 3 s., Blink 1 s., Mørke 2 s. I øvrigt uforandret. $40^{\circ} 44' 50'' N. 13^{\circ} 56' 39'' E.$
- 2018. Sicilien E.-Kyst. Catania. Fyr flyttet.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 250/743. Genova 1913.)
 Det hvide, faste Fyr paa Hovedet af Indermolen til højre for Indløbet til *Porto Vecchio, Catania*, er flyttet til W.-Hjørnet af samme Mole. $37^{\circ} 29' 48'' N. 15^{\circ} 05' 45'' E.$
- 2019. Italien E.-Kyst. Brindisi. Oplysning om Fyr.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 249/738. Genova 1913.)
 De 2 grønne Fyr paa NE.-Hjørnet af Diget ved Kanalen til *Brindisi* Inderhavn, om Strybord for Indgaende, lyser i Pejlinger fra 200° til 50° . $40^{\circ} 38' 44'' N. 17^{\circ} 57' 17'' E.$
 De 2 røde Fyr paa NW.-Hjørnet af samme Dige, om Bagbord for Indgaende, lyser i Pejlinger fra 43° til 245° .
 Det grønne Fyr paa den inderste Ende af samme Dige, om Strybord for Indgaende, lyser i Pejlinger fra 223° til 76° .
 Det røde Fyr paa den inderste Ende af samme Dige, om Bagbord for Indgaende, lyser i Pejlinger fra 17° til 230° .
 Uden for disse Lysvinkler lyser Fyrene med svagt Skær.
- 2020. Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Riff Cabula. Vandbygningssarbejder.**
 („Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 40/1262. Pola 1913.)
 Fundamentet til *Riff Cabula* Fyr repareres. Skedet skal passeres langsomt. $44^{\circ} 56' 8'' N. 13^{\circ} 42' 7'' E.$
- 2021. Rusland. Sorte Hav. Tendra Bugt. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2615. Berlin 1913.)
 Paa *Tendra* Red er Panserskibet *Tschessma* sænket i 9_8 m Vand og rager delvis over Vandet. Boven viser mod NNE. $46^{\circ} 18' 00'' N. 31^{\circ} 37' 12'' E.$
- 2022. Lillæsien. Smyrna. Bækker opført.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 49. Konstantinopel 1913.)
 1. Ved N.-Siden af *Smyrna* Havn er opført en sort 4 m høj Baake med Kegle i 5_5 m Vand paa Grunden *Catoura*. $38^{\circ} 26' 22'' N. 27^{\circ} 03' 23'' E.$
 2. Ved S.-Siden af Havnen er opført en rød Baake med Kugle i 5_5 m Vand, 230 m 20° (misv. NNE.) fra det N.-ligste Hus ved *Tchacal* Pryn. $38^{\circ} 25' 07'' N. 37^{\circ} 04' 37'' E.$
- 2023. Cypren. Klides Øer. Fyrs Karakter.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1512. London 1913.)
 Det hvide Fyr paa NE.-Enden af den største af *Klides* Øerne viser Lys $6\frac{1}{4}$ s., Mørke $6\frac{1}{4}$ s. $35^{\circ} 41\frac{1}{4}' N. 34^{\circ} 36\frac{3}{4}' E.$
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1691. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2007. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Corpus Christi Bugt. Fyr forandret.

(¹) „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2622. Berlin 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa Revet ved Pladsen *Corpus Christi* ved W.-Siden af *Corpus Christi* Bugt er forandret til et rødt, fast Fyr; i øvrigt uforandret. 27° 47' 36" N. 97° 22' 47" W.

2008. Panama. Colon. Lystønde udlagt.

(¹) „Notice to Mariners“ Nr. 38/3109. Washington 1913.)

En Lystønde med rød og sort vandret stribet, kasseformet Topbetegnelse, der viser hvidt Et-Blink hver 7 s., Blink 1 s., Mærke 6 s., er udlagt i 10,8 m Vand ved en Grund med mindste Dybde 6,7 m, nær ved *Colon* Havn, paa 9° 23' 07" N. 79° 54' 52" W.

2009. Brasilien. Abrolhos Øerne. Santa Barbara. Fyrtaarn forandret Farve.

(¹) „Notice to Mariners“ Nr. 38/3113. Washington 1913.)

Fyrtaarnet paa Øen *Santa Barbara* er nu sort og hvid vandret stribet. 17° 57' 31" S. 38° 41' 46" W.

2010. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ribeira Bugt. Tønder udlagt. Fyr tændt.

(¹) „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2625. Berlin 1913.)

1. I *Ribeira* Bugt er der udlagt Tønder paa følgende 3 Skær med 2 m Vand:

a) Paa *Lage das Cambebas*, nær ved *Lage Brunca do Tangua*, en hvid og sort vandret stribet Spidstønde Nr. 2;

b) Ud for *Lage do Sitio*, ved *Ilha de Paqueta*, en hvid Lystønde, som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 12 s., Lys 6 s., Mærke 6 s.;

c) Ud for *Lage do Fundo de Periquera*, ved *Ilha da Palmeira*, en hvid Lystønde, som viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 6 s., Lys 3 s., Mærke 3 s.

Det er farligt at gaa inden om disse to Lystønder. *Ilha da Palmeira*: 22° 59' S. 44° 24' W.

2. Paa *Ilha de Pimenta* er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 12 s., Lys 7 s., Mærke 5 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 47° (misv. NE. t. E.), fra E.-Siden af *Ilha do Cavaco*, til 66°⁵ (misv. E. t. N. ¼ N.), over Midten af *Ilha do Japão*. Hvid Fyrbaake.

2011. Brasilien. Paranaguá Bugt. Guaracessaba. Fyr tændt.

(¹) „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2626. Berlin 1913.)

Ved *Guaracessaba* i den N.-lige Del af *Paranaguá* Bugten er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 6 Sm. 25° 20' 10" S. 48° 21' 20" W.

2012. Brasilien. Paranaguá Bugt. Larangeira Barre. Lystønde udlagt.

(¹) „Notice to Mariners“ Nr. 38/3112. Washington 1913.)

En rød Lystønde er udlagt paa *Larangeira* Barre, paa 25° 23' 09" S. 48° 21' 56" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2013. Italien W.-Kyst. Livorno. Meloria. Oplysninger om Fyrskib.

(¹) „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 243/723. Genova 1913.)

Hvis *Meloria* Fyrskib maa inddrages paa Grund af Havari, erstattes det midlertidigt af en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mærke 4 s. 43° 36' N. 10° 12½' E.

2014. Italien W.-Kyst. Africa (Formica). Fyr forandret.

(¹) „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 250/744. Genova 1913.)

Fyret paa *Africa* (*Formica*) Skær er nu forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s. 42° 21' 28" N. 10° 03' 54" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1513. København 1913.)

1975. Danmark. Sundet. Kjøge. Vrag afmærket.

En Galease er sunket 0,35 Sm SE. for *Kjøge* Havnefyr. Rejsningen rager over Vandet. c. 60 m NE. for Vraget er udlagt en Vraglystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 5 s., Lyn ½ s., Mærke 4½ s. Vraget vil blive uskadeliggjort. *Kjøge* Havnefyr: 55° 27' 14" N. 12° 12' 07" E.

1976. Sverrig. Sundet. Malmö. Taagesignal forandret.

(¹) „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/1083. Stockholm 1913.)

Ved *Malmö* W.-lige Molehoved gives nu Taagesignalet regelmæssigt fra Kl. 6 Fm. til 10 Em. og senere, hvis Dampfærger o. l. ventes. Tidligere gaves Signalet kun, naar Dampfærger og andre Ruteskibe ventedes. 55° 36' 59" N. 12° 59' 38½" E. (Danske Lods, Side 312.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1977. Danmark. Kattegat. Kyholm N. Vrag borttaget.

Vraget af Skonnertribriggen, 250 m N. for N.-Spidsen af *Kyholm*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Kyholm* N.-Spids: 55° 56½' N. 10° 40' 5½" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1913. København 1913.)

1978. Sverrig. Kattegat. Torekov. Fyr tændt.

(¹) „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 41/1082. Stockholm 1913.)

De 2 røde, faste Ledefyr ved *Torekov* er nu tændte. c. 56° 25' 37" N. 12° 37' 30" E. (Kort Nr. 156, 211 og 247. Danske Lods, Side 252.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1798. København 1913.)

1979. Norge. Skagerrak. Lyngørleden. Jesøskjær. Fyrlampe tændt.

(¹) „Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 21. Kristiania 1913.)

Den 10de Oktober 1913 tændes *Jesøskjær* Fyrlampe, der viser Lys med En-Formørkelser. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 195° til 226°, S.-Kant af 5,8 m Grunden E. for *Jongs-holmerne*;

2. rødt i — — — — — 226° - 11°, fri E. om NE.-Pynten af *Borøen*;

3. grønt i — — — — — 11° - 34°, fri E. om *Koddebaaen*.

Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 58° 36' 15" N. 9° 03' 05½" E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsoen.

1980. Norge. Oplysninger om Fyr.

(¹) „Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 21. Kristiania 1913.)

I. *Stegleholmen* Forfyr lyser nu:

1. hvidt i Pejlinger fra 21° til 57°, stærkest i Ledefyrinlien (som tidligere);

2. rødt i — — — — — 73° - 99°, fri N. om *Hansholmen*;

3. hvidt i — — — — — 99° - 138°, fri W. om *Krokholmen*;

4. grønt i — — — — — 138° - 195°.

64° 02' 25" N. 10° 02' 00" E.

Den 10de Oktober 1913 tændes:

II. *Stokneset* Fyrlampe, *Stoksumd*, der viser rødt Lys med To-Formørkelser i Pejlinger fra 43°, fri E. om *Skrivertjilla* (Næset nærmest W. for *Stokneset*) til 182°. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 4 Sm. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 64° 03' 05" N. 10° 03' 35" E.

III. *Krokholmen Fyrlampe, Stoksvind*, viser Lys med To-Formørkelser. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 204° til 225°;
2. hvidt i — 225° fri E. om NE-Pynten af *Krokholmen*, til 233°;
3. grønt i — 233° fri N. om *Kirkholmknubben*, til 11°;
4. hvidt i — 11° fri W. om *Stegleholmen*, til 37°;
5. rødt i — 37° fri E. om *Kverna*, til 84°.

Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 64° 02' 30" N. 10° 01' 50" E.

IV. *Aafjord Fyrlampe, Strømskolmen*, viser Lys med En-Formørkelser. Lyset er, 1. rødt i Pejlinger fra 88°, fri N. om *Hestneset* og fri S. om *Rognene*, til 102°; midt mellem Landgrundene ved *Rognene* og *Snotha*;

2. grønt i — 102° til 116°, fri S. om Landet paa N.-Siden af *Aafjord*;
3. hvidt i — 116° - 249°, fri N. om Landet paa S.-Siden af Fjorden. (NB. 1,5 m Grunden, *Sandflaa*, ligger i denne Lysvinkel, c. 800 m fra Fyret.)
4. rødt i — 249° - 259°, fri S. om Stagen paa *Sandflaa* og fri N. om *Hummeløvsstjerret*.
5. grønt i — 259° - 283° fri S. om Stagen paa *Sesnesoren*.

Flammens Højde: 7 m Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 63° 54' 00" N. 9° 58' 20" E.

V. *Stegleholmen Fyrlampe, ved Lyssøen* pr. *Valdersund*, viser Lys med To-Formørkelser. Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 215°, klos til E.-Kant af *Leikua*, til 223°;
2. rødt i — 223° fri W. om *Halokandflaa* og *Ausskjærgrund*, til 241°;
3. grønt i — 241°, midt mellem *Kraaka* og *Ausa*, til 257°;
4. rødt i — 257°, fri N. om *Veddenholmaren*, til 46°;
5. grønt i — 46°, midt i Farvandet mellem *Skjærø* og *Lysøhundene*, til 51°, ind paa *Skjærø*.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 63° 54' 15" N. 9° 51' 30" E.

1981. **Tyskland. Elben. Ostebank. Tønder flyttet. Fyrskib Elbe V.—Brunsbüttelkoog. Belysning forandret.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2595. Berlin 1913.)

I. Følgende Tønder i Farvandet ved *Ostebank* er flyttet:

a. I Hovedfarvandet er: 1) den W.-lige Tønde med *Kryds* ved *Ostebank* flyttet til c. 230 m oven for Tønde 19's tidligere Plads ved E.-Grænsen af det W.-lige Indløb til *Bifarvandet* N. for *Ostebank*, 53° 50' 56" N. 8° 53' 11" E. 2) Sort Spidstønde 19 er flyttet til 53° 51' 06" N. 8° 55' 38" E., c. 150 m fra den tidligere Plads for den W.-lige Tønde med *Kryds*. 3) Sort Spidstønde 21 er flyttet c. 110 m S. hen til 6 m Kurven ved den N.-lige Grænse af *Balje* Ledefrynvinkel, 53° 51' 19" N. 8° 59' 20" E. 4) Sort Spidstønde 22 er flyttet E. hen til 6 m Kurven ved den N.-lige Grænse af den udvidede Lysvinkel med *To-Lyn* i *Balje* Fyr, 53° 51' 42" N. 9° 02' 03" E. 5) Den E.-lige Tønde med *Kryds* ved *Ostebank* er flyttet c. 1/4 Sm E. hen til E.-Enden af *Ostebank*, 53° 52' 15" N. 9° 03' 19" E. 6) Den røde Spirtønde a er flyttet c. 650 m op ad Strømmen til 53° 51' 12" N. 9° 01' 21" E. 7) Den røde Spirtønde a₁ er flyttet c. 620 m op ad Strømmen til den N.-lige Grænse af den udvidede Lysvinkel med *To-Lyn* i *Balje* Fyr, 53° 51' 41" N. 9° 02' 59" E.

b. I *Bifarvandet* er: 1) Sort Spidstønde 1 flyttet c. 250 m N. hen til 53° 51' 59" N. 8° 55' 45" E. 2) Sort Spidstønde 2 er flyttet c. 850 m ned ad Strømmen til Skæringspunktet mellem S.-Grænsen af den røde Lysvinkel i *Brunsbüttelkoog* Bagfyr og Grænselinjen mellem den hvide og den grønne, faste Lysvinkel i *Belum* Fyr (se nedenfor), 53° 52' 40" N. 8° 58' 03" E.

giver 6 Slag hver 12 s. Dagsmærkerne paa Toppene er røde, og der er intet Dagsmærke paa Staget. 36° 58' 45" N. 76° 00' 30" W.

2002. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thirty-five Foot Channel Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/3092. Washington 1913.)

Thirty-five Foot Channel Fyrskib er ombyttet med et Reservefyrskib, som giver Taagsignal med Klokke, paa hvilken der ringes hurtigt; det har ingen Underandsklokke. 37° 07' N. 76° 07' W.

2003. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout. Wreck Point. Fyr ødelagt. Midlertidigt Fyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/3093 og 39/3180. Washington 1913.)

Wreck Point Fyr er ødelagt; det bliver snarest muligt genopført og tændt igen. Et midlertidigt Fyr er tændt paa en Pæl. 34° 37' 04" N. 76° 32' 38" W.

2004. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sound. Swash Channel. Fyr forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/3094. Washington 1913.)

Swash Channel hvide Fyr er nu forandret til at vise rødt Lys. 35° 07' 44" N. 76° 00' 40" W. *Nine Foot Shoal* røde Fyr er nu forandret til at vise hvidt Lys. 35° 08' 40" N. 76° 01' 40" W.

2005. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund og Pamlico Floden. Fyr ødelagt. Midlertidige Fyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/3095—3102 og 39/3181—3184. Washington 1913.)

Følgende Fyr i *Pamlico* Sund og *Pamlico* Floden er ødelagt, men vil snarest blive genopført og atter tændt:

1. *Great Island Shoal* Fyr. 35° 17' 40" N. 76° 14' 06" W. 2. *Swan Quarter* Fyr. 35° 22' 18" N. 76° 20' 12" W. 3. *Rumby Marsh* Fyr. 35° 24' 48" N. 76° 45' 38" W. Et midlertidigt Fyr er tændt paa en Pæl. 4. *Brent Island State* Fyr. 35° 10' 49" N. 76° 22' 47" W. 5. *Pungo River* Fyr. 6. *Panango Creek* Fyr. Et midlertidigt Fyr er tændt paa en Pæl. 35° 31' 32" N. 76° 37' 13" W. 7. *Woodstock Point* Fyr. Et midlertidigt Fyr er tændt paa Ruinerne. 35° 28' 58" N. 76° 35' 19" W. 8. *Mauls Point* Fyr. 35° 27' 10" N. 76° 55' 21" W. 9. *Tar River* Fyr Nr. 2. Et midlertidigt Fyr er tændt paa Ruinerne. 10. *Point of Marshes* Fyr. 35° 05' 46" N. 76° 29' 07" W. 11. *Oiler Creek* Fyr. 35° 59' 56" N. 76° 57' 16" W. 12. *Mau Point* Fyr. 35° 08' 30" N. 76° 30' 25" W. 13. *Garbacoa* Fyr. 35° 00' 24" N. 76° 39' 46" W. 14. *Bay Point* Fyr. 35° 10' 22" N. 76° 30' 25" W. 15. *Windmill Point Shoal* Fyr. 35° 31' 50" N. 77° 02' 41" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1355. København 1913.)

2006. **Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Charleston Havn. Almærkning forandret.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 38/3103. Washington 1913.)

Det nye, gravede Løb til *Charleston* Havn er nu afmærket med:

Charleston Klokketønde 1, *Dredged Channel* Stumpønder 3, 5 og 7, alle i 8,2 m Vand 155 m SW. for *Main Channel* Ledelinie, og med *Dredged Channel* Spidstønder 2 og 4, begge i 8,2 m Vand 155 m NE. for *Main Channel* Ledelinie. *South Side* Stumpønde 3 A har faaet Nr. 9 og er flyttet 60 m 42° hen i 8,2 m Vand.

Følgende Tønder har forandret Nr.: *North Jetty* Lys- og Klokketønde 4 til 6; *South Side* Tønde 5, 7 og 9 til henholdsvis 11, 13 og 15; *North Side* Tønde 6 til 8; *Turn* Tønde 8 til 10 og *South Side* Lystønde 9 A til 17.

Følgende Tønder er inddragte: *Housatonic* vandret stribede Vrag-Klokketønde, *Sea* lodret stribede Stumpønde C, *Dredged Channel* Spidstønde 2, og *Dredged Channel* Stumpønder 1 og 3.

Løbets smalleste Steder har endnu kun 180 m Bunnvidde til fuld Dybde, hvorfor dybtgaaende Skibe indtil videre maa holde sig mindst 60 m fra Tønderne. *Charleston* Fyr: 32° 41' 43" N. 79° 52' 54" W.

1995. **England. Solent Channel. Lepe Middle. Vrag borttaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1496. London 1913.)
 Vraget af Lægtøren *Sir S. Northcote*, 1 1/2 Sm 128° (misy. SE. 3/4 S.) fra *Beaulieu*
 C. G. Flagstang, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 50° 45 3/4' N. 1° 22 1/2' W.
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 30/1941. København 1913.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1996. **Atlanterhavet. Drivende Vrag.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1534. London 1913.)
 Et drivende Vrag er observeret den 6te Oktober 1913 paa 51° 03' N. 16° 42' W.

1997. **Frankrig. Loire Munding. Chenal de Bonne Anse. Vrag.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 469/2907. Paris 1913.)
 En Flydedok er sunket c. 225 m 142 1/2° fra *Aiguillon* Fyr, 80 m W. for Linien:
 Eyrene *Portoc* og *Kerledé* overet. Der er c. 1 m Vand over Vraget ved Lavvande. En
 Vragtønde vil blive udlagt. 47° 14' 26" N. 2° 15' 42" W.

1998. **Portugal. Lissabon. Farvandet spærret under Fartprøver.**
 („Avisos aos Navegantes“ Nr. 1131. Lissabon 1913.)
 Ved Mundingen af Floden *Tejo* er der bestemt en Plads til Prøver for Skibe med
 stor Fart. Pladsen begrænses mod N. af Kysten, mod W. af Meridianen gennem Kap
Roca Fyr, mod E. af Meridianen gennem Fortet *Velho* eller *S. Antonio da Barra* og mod
 S. af en Linie parallel med og 1 Sm S-ligete end Linien: *Belem* Taarn og Fort *S. Julião*
 SE.-Hjørne overet. Naar Prøver afholdes, er Fart gennem det N-lige Løb, *Corredor*,
 forbudt, al Skibsfart henvises til det S-lige Løb, og der er posteret en Damper ved Kap
Raso og en anden ved Fort *S. Julião*. Disse Skibe og det prøvende Skib fører det inter-
 nationale Signal *F. U.*, og sidstnævnte Skib tillige en Ballon under Raanokken. Fort
Velho: 38° 41 3/4' N. 9° 25' W.

1999. **Spanien SW.-Kyst. Cadix. San Sebastian. Fyr tændt.**
 („Avisos a los Navegantes“ Nr. 133/993. Madrid 1913.)
San Sebastian Fort nye Fyr er nu tændt, 60 m E. for det tidligere Fyr, hvis
 Taarn er nedrevet.
 Hovedfyret er et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 10 s., Lyn 0 1 s., Mørke
 2,4 s., Lyn 0 1 s., Mørke 7,4 s. Fyret er ind over Havnen delvis i Skjul af Huse. Flam-
 mens Højde: 39 m. Lysevne: 35 Sm. 25 m højt Taarn, der er graat fornedet og
 hvidt foroven.

Bifyret, paa S.-Siden af samme Taarn, viser grønt, fast Lys i Pejlinger fra 0°
 til 140° over *San Sebastian* Grunde. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 1 Sm. 36°
 31' 30" N. 6° 19' 02" W.
 (Se „Efterretninger for Søfartende“ Nr. 23/957. København 1913.)

2000. **Afrika. Conakry. Oplysninger.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 467/2898. Paris 1913.)
 Indløbet til *Conakry* vil sande til. Gravemaskinen er havareret. Skibe med
 over 6 m Dybgaende maa udvise den yderste Forsigtighed under Indsøjling. Kun
 Tønderne 1, 2, 4 og 6 ligger paa rette Plads. Fortøjtønden, c. 150 m 65° fra Værftets
 Yderende, er borte. Skibe bør sætte Varpanker ud for ikke at svaje ind mod Værftet.
 9° 31' N. 13° 43' W.

2001. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tail of the Horse-
 shoe. Oplysning om Fyrskib.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 38/3091. Washington 1913.)
 Det Reservefyrskib, som for Tiden har afløst *Tail of the Horseshoe* Fyrskib, giver
 Taagesignal med Taagehorn, Et-Stød af 3 s. Varighed hver 30 s. Undervandsklokken

II. Belysningen af Farvandet fra Fyrskibet *Elbe V.* til *Brunsbüttelkoog* er for-
 andret saaledes:

1. Det hvide Fyr med Formørkelser W. for Indløbet til *Cuxhaven* gamle Havn
 er ombyttet med et hvidt, rødt og grønt Fyr, der viser fast Lys, Fire-Blink hver 18 s.
 og Fem-Blink hver 18 s. (Fire-Blink: Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s.,
 Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 8 s. — Fem-Blink: Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s.,
 Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 5 s.). Fyret er elektrisk;
 det hvide Lys har gulligt Skær. Lysvinklerne er:
 hvidt Fem-Blink i Pejlinger fra 142°⁵, over den sorte Spidstønde 8, til 157°
 over Tønde O med Kryds paa *Mittel-
 grund* og de røde Spiritønder N, O og P;
 hvidt, fast Lys i — - 157° til 169°, over sort Spidstønde 12;
 hvidt Fire-Blink i — - 169° - 176°, over sort Spidstønde 13;
 rødt, fast Lys i — - 176° - 230°, (i Vinterens Løb formørkes denne
 Vinkel af en Skorsten i Pejlinger
 fra c. 209° til c. 217°);
 grønt, — i — - 230° - 291°, over sort Spidstønde 15;
 hvidt Fire-Blink i — - 291° - 298°³, over sort Spidstønde 16;
 hvidt, fast Lys i — - 298°⁵ til 310°⁵ over *Grodener-Stack* røde Spir-
 tønde;

hvidt Fem-Blink i — - 310° til 318°, over *Newfeld* Fyr.
 Flammens Højde: 24 m. Lysevnen: 25 Sm for hvidt, 20 Sm for rødt og 19 Sm
 for grønt Lys. Rødbrunnt, rundt, 25 m højt Taarn med Kobbenkuppel. Hvis den elek-
 triske Strøm svigter, forandres Fyrets Karakter ikke, men Synsvidden bliver: 8 Sm for
 hvidt, 6 Sm for rødt og 5 1/2 Sm for grønt Lys. Kommer Apparatet i Uorden, skærnes
 Vinklerne, der viser Blink.
 Fyret indgaar som Hjælpefyret for Ledefyrerlinien *Newfeld*—*Osterende-Groden* for
 Sejlads mellem Fyrskibet *Elbe V* og Vinklen med To-Lyn i *Newfeld* Fyr. 53° 52' 25" N.
 8° 42' 43" E.

2. *Belum* Fyr paa *Belum* Yderdige har nu følgende Lysvinkler:
 hvidt, fast Lys i Pejlinger fra 111°⁵, over rødt Spiritønde S, til 186°, over rødt
 Spiritønde T og sort Spidstønde 2;
 grønt, — i — - 186° til 235°;

hvidt To-Blink i — - 235° - 240°⁵, over sort Spidstønde 22;
 hvidt, fast Lys i — - 240°⁵ til 244°⁸, over rødt Spiritønde a₁;
 hvidt Et-Blink i — - 244°⁵ - 247°.

I øvrigt uforandret. I Forbindelse med Ledefyrene *Sösmenthusen*—*Brunsbüttel-
 koog* belyser Fyret Hovedfarvandet SE. for *Ostebank*. 53° 50' 11" N. 8° 57' 34" E.
 3. *Balje* Fyr paa Vattet ud for *Hörn* Yderdige lyser over følgende Vinkler:
 hvidt Et-Blink i Pejlinger fra 78°⁵ til 80°⁸, over rødt Spiritønde T;
 hvidt, fast Lys i — - 80°⁸ - 83°⁵, over sort Spidstønde 21 og
 Fyrskibet *Osterriff*,

hvidt To-Blink i — - 83°⁵ - 91°⁵ over sort Spidstønde 22 og rødt
 Spiritønde a₁;
 rødt, fast Lys i — - 91°⁵ - 163°, over Lystønde b;
 hvidt, — i — - 163°⁵ - 217°, over *Sösmenthusen* Fyr.
 I øvrigt uforandret. I Forbindelse med Ledefyrene *Osterende-Groden*—*Allen-
 bruch* belyser Fyret Hovedfarvandet S. for *Ostebank*.

4. *Sösmenthusen* tidligere Fyr er slukket, og i dets Sted er tændt et Sæt Ledefyr:
 a. Fortyr: *Sösmenthusen* nye Fyr, paa Diget ved *Elben*, W. for Sluserne til
Kaiser-Wilhelm Kanal. Lyset er hvidt, dels fast, dels med En-Formørkelser hver 4 s.,
 Lys 3 s., Mørke 1 s., dels med To-Blink hver 8 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Mørke 5 s.,
 og dels med Tre-Blink hver 8 s., Blink 1 s., Mørke 1 s., Blink 1 s., Blink 1 s.,
 Mørke 3 s. Lysvinklerne er:

- Tre-Blink Pejlinger fra 51° til 56°, over rød Spirstønde *a*;
 En-Formørkelsler i 56° - 60°, over sort Spirstønde *22* og Fyr-
 skibet *Osterøff*;
 To-Blink i 60°, over *Ostebank*; Tønde *W* med
 Kryds og de røde Spirstønder *A*
 og *B*;
 fast Lys i 73°, over sort Spirstønde *18*;
 Tre-Blink i 76°, over sort Spirstønde *2*.
 Flammens Højde: 16 m. Lysevne: 17,5 Sm. Hvidt, afkanteret, 10 m højt Taarn.
 Foruden som Fortyr, tjener Fyret til Indløbet til Bifarvandet N.
 for *Ostebank*, mellem sort Spirstønde *18* og *Ostebank* Tønde *W* med Kryds. 53° 53' 27" N.
 9° 07' 18" E.
 b. Bagfyr: *Brunskittelkoog* hvide og røde, faste Fyr, c. 1130 m 58° (misv. E. t.
 N. ⁷/₈ N.) fra Fortyret. Lyset er:
 hvidt i Pejlinger fra 282°, over *Scheelenkullen* Fyr, til 79°, over de sorte
 Spirstønder *2* og *3*;
 rødt i 79° til 86°,
 Flammens Højde: 35 m. Lysevnen er for hvidt Lys 19 Sm ned ad *Elben*, 8 Sm
 op ad *Elben*, for rødt Lys 15 Sm. Rødt, sekskanteret, 39 m højt Taarn.
 Ledefyrinien fører fra Ledefyrinien *Osterende-Groden—Athenbruch* og *Bahle*
 hvide, faste Lysvinkel i Forbindelse med *Belam* hvide, faste Lysvinkel til *Scheelenkullen*
 hvide, faste Lysvinkel. 53° 53' 46" N. 9° 08' 10" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴¹/₁₉₂₁. København 1913.)
- 1982. Tyskland. Elben. Köhlbrand. Afmærkning forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2596. Berlin 1913.)
 Der uddybes i *Köhlbrand*, en ny Tønde, *D*, er udlagt ved det dybe Løb. Tønderne
 ligger nu saaledes:
 Rød Stumpønde *B* paa 53° 32' 24" N. 9° 56' 14" E.
 — *C* — 53° 32' 13" N. 9° 56' 27" E.
 — *D* — 53° 32' 01" N. 9° 56' 34" E.
 Disse tre Tønder ligger i 6 m Vand.
- 1983. Holland. Vinterafmærkning.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 219/2085. 's-Gravenhage 1913.)
 I *Holland* er Vinterafmærkningen begyndt.
- 1984. Holland. Ems. Rottmeroog. Fyr forandret.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 221/2100. 's-Gravenhage 1913.)
 Den 15de Oktober 1913 uddydes den *W*-lige, hvide Lysvinkel i *Rottmeroog* Fyr,
 saaledes at Grænsepejlingen flyttes fra 176° til 194°. 53° 32', N. 6° 33' E.
- 1985. Holland. Hoek van Holland. Skydning.**
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 228/2113. 's-Gravenhage 1913.)
 Den 21de Oktober skydes der fra Fort *Hoek van Holland* over Søen, indtil 3100 m
 fra Fortet inden for Linjerne: Fortet overet med et rødt Flag, henholdsvis N. og S. for
 Indløbet. Under Skydningen vajer et rødt Flag fra Fortet. 51° 59' N. 4° 07' E.
- 1986. England. Fyr ophørt at brende om Dagen.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 58. Trinity House, London 1913.)
 De Forsøg, som har været afholdt ved at lade Fyrene paa Fyrskibene *Barrow*,
 51° 35' N. 1° 10' E., og *Edinburgh*, 51° 33' N. 1° 16' E., brende om Dagen i Taage, er
 ophørt den 9de Oktober 1913.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴⁵/₁₉₂₂. København 1912.)
- 1987. England. Yarmouth. Scroby Sand og Cockle Sand. Dybde aftaget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1504. London 1913.)
 Dybden er aftaget kendeeligt ved S.-Enden af *South Scroby Sand*, ved N.-Enden
 af *North Scroby Sand* og ved N.-Enden af *Cockle Sand*. En rettet Udgave af *engelsk* Kort

- Nr. 2182 a (North sea, southern sheet) vil udkomme om kort Tid. *Cockle* Fyrskib: 52°
 41¼' N. 1° 46¼' E.
- 1988. England. Smith's Knoll. Fyrskibs Belægenhed.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1519. London 1913.)
Smith's Knoll Fyrskib ligger 1,02 Sm 90° (misv. E. t. S. ¹/₄ S.) fra dets tidligere
 Plads i Kortet. Rettede Belægenhed: 52° 43' 29" N. 2° 16' 42" E., ih. *engelsk* Kort
 Nr. 1094.
 (Kort Nr. 180.)
- 1989. England. Swarte Bank. Fyrskib flyttet og forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1518. London 1913.)
Swarte Bank Fyrskib er flyttet 1,2 Sm 274° (misv. W. t. N. ⁵/₈ N.) hen og viser
 nu rødt Et-Blink hver 15 s. 53° 27' 37" N. 2° 43' 47" E., ih. *engelsk* Kort Nr. 1094.
 (Kort Nr. 180.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ¹⁷/₁₉₂₀. København 1913.)
- 1990. Skotland. Dundee. Beacon Rock. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1508. London 1913.)
Beacon Rock Fyr viser nu rødt Et-Blink. I øvrigt uforandret. 56° 27½' N.
 2° 57¼' W.
- 1991. Skotland. Moray Firth. Buckie. Belysning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1475. London 1913.)
 Omtrønt den 1ste Oktober 1913 forandres Belysningen ved *Buckie* Havn saaledes:
 1. a) Det forreste Ledefyr, paa den N.-lige Bølgebrøder, forandres til et hvidt
 Fyr med En-Formørkelsler hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 3 s., Flammens Højde: 19 m. Syns-
 vidde: 11 Sm. 57° 41' N. 2° 57½' W. b) Det bageste Ledefyr forandres til et rødt, fast
 Fyr. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 13 Sm.
 2. a) Et rødt, fast Fyr er tænkt paa W.-Enden af den N.-lige Bølgebrøder.
 Flammens Højde: 7 m. Det midtervidde, grønne Fyr paa samme Sted er slukket. b) Et
 grønt, fast Fyr er tænkt paa Yderenden af Midtermolen. Flammens Højde: 5 m.
 3. Det røde, faste Tidevands-Fyr paa Yderenden af Midtermolen er slukket.
 Paa Yderenden af den W.-lige Mole tænkes et grønt Fyr, naar det er farligt at
 løbe ind.
- 1992. Skotland. Cromarty Firth. Forbjerg forandrer Navn.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1516. London 1913.)
 Forbjergene ved Indløbet til *Cromarty Firth* har hidtil været kaldet *East Sutor*
 og *West Sutor*, skønt de ligger nærligg N.—S. for hinanden. Fremtidig kaldes *East Sutor*
 officielt *North Sutor*, og *West Sutor* kaldes *South Sutor*. *North Sutor*: 57° 41¾' N.
 3° 59¼' W.
 (Kort Nr. 179.)
- 1993. Skotland. Cromarty Firth. North Sutor Spit. Lystønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1517. London 1913.)
 Lystønden, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., ved *North (East) Sutor Spit* er
 flyttet 0,22 Sm 161° (misv. S.) hen i 11 m Vand til 57° 41' 00" N. 3° 56' 21" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ³⁹/₁₉₂₁. København 1913.)
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
- 1994. England. Fyr ophørt at brende om Dagen.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 58. Trinity House, London 1913.)
 De Forsøg, som har været afholdt ved at lade Fyrene *St. Catherine*, 50° 34' N.
 1° 18' W., og *Eddystone*, 50° 11' N. 4° 16' W., brende om Dagen i Taage, er ophørt den
 9de Oktober 1913.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴⁵/₁₉₂₂. København 1912.)

361

(2) Tokarefski spit—Light established. Former Notice, No. 571 of 1911. Position. On extremity of spit. Lat. 43° 4' 25" N., long. 131° 49' 50" E., on chart No. 511. Character. A flashing light every six seconds with a white and a red sector. Elevation. 42 feet. Visibility. not stated. Sectors. White from 228° (S. 56° W. Mag.), through west and north, to 127° (S. 45° E. Mag.). Red from 127° (S. 45° E. Mag.) to 180° (S. 8° W. Mag.). Obscured elsewhere. Structure. White masonry tower, 28 feet in height to centre of lantern. Variation. 8° W. (Notice No. 1487 of 1913, dated 4th October.)

Charts affected. No. 3222, Rikordia island to Lartionoff point (1). No. 1011, Eastern Bosphorus strait. No. 511, Trinity bay to the eastern Bosphorus. No. 2432, Tumen Ula to Srelök bay. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, Nos. 1154, 1153 a. Japan, Korea &c., 1904, pages 175, 177, 178. East Coast of Korea, Siberia, &c., 1913 (in press), pages 158, 160, 165.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,
 Frederiksberggade 13, 1. Sal, København B.
 Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formus og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
 Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Oktbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Danmark	105 — 104 ³ / ₄	104 ³ / ₄	105
Norden	112 ¹ / ₂ — 113	113	113 ¹ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	113 ¹ / ₄ — ³ / ₄	113 ³ / ₄	114
Dannebrog	129 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	129 ¹ / ₄	129 ¹ / ₂
Skjold	102 — ¹ / ₄	102	102 ¹ / ₄
Urania	32 ¹ / ₄ — ³ / ₄	32	32 ¹ / ₂
Neptun	120 ¹ / ₂ — ³ / ₄	120 ³ / ₄	121
Dampsk. af 1896	120 ¹ / ₄ — 121	121	121 ¹ / ₄
Hejmdal	126 — ¹ / ₄	126	126 ¹ / ₄
Østasiatiske	127 ¹ / ₄ — ³ / ₄	127 ¹ / ₂	127 ³ / ₄
Nordersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	121 — ¹ / ₄	121	121 ¹ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	82 ¹ / ₂ — ³ / ₄	82 ³ / ₄	83
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4 % Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	82 ¹ / ₄	83 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	88 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie.	—	93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1.	—	87 ³ / ₄	89 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	89 ³ / ₄	90
4 ⁰ / ₁₀₀ — —	—	85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	89 ³ / ₄	90 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.	—	—	—

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	141 ¹ / ₂	142
Privatbank	108	102 ³ / ₄	103 ¹ / ₄
Landmandsbank	—	136 ³ / ₄	137 ¹ / ₄
Handelsbank	—	142 ¹ / ₄	142 ³ / ₄
Grundejerbank	10 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	10 ³ / ₄
Burm. & Wain	85 ³ / ₄	85 ¹ / ₂	85 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	222 ¹ / ₄ — 221 ³ / ₄	222	222 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	221 — 220 ³ / ₄	220 ¹ / ₂	220 ³ / ₄

Vekselkurser d. 15. Oktober 1913

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.25	18.20
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.65	—
Wien	75.70	—

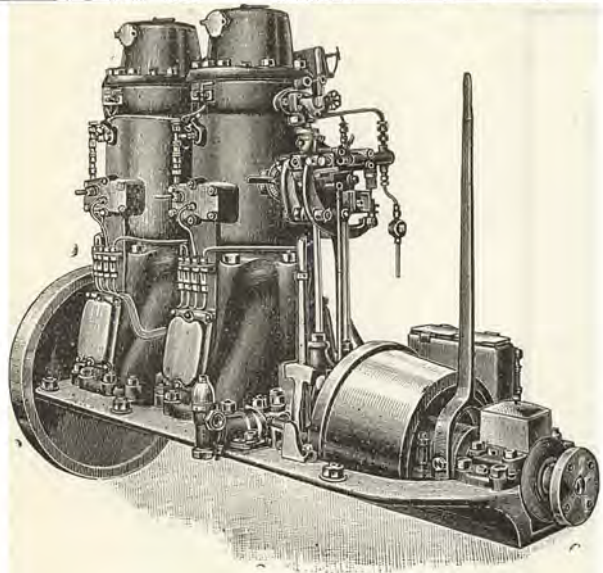
Notering paa Berlins Børs d. 14. Oktober 1913

Russiske Noter	216.05
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	87.90
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	94.50
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	98.10
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	92.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 328,000, „Danmark“ 176,000, „Norden“ 4⁰/₁₀₀ 2,000, „Carl“ 30,000, „Dannebrog“ 816,000, „Skjold“ 172,000, „Urania“ 116,000, „Dampskib. af 1896“ 284,000, „Hejmdal“ 268,000, „Gorm“ 232,000, „Neptun“ 292,000, „Dansk-russisk“ 744,000, „Østasiatisk“ 244,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.



Ved den internationale Motorudstilling og Motorprøve i København 1912 tilkendtes

BOLINDER-MOTOREN

højeste Præmie **Guldmedaille**

med højeste Pointsantal.

Leveres i Størrelser fra 5 HK til 500 HK. — Direkte omstyrbare.

Enerepræsentanter for Danmark

N. C. BREIT & CO.

(Breit & Dahl).

Reventlowgade 28. København. Telefon 2688 & 2788

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Seaham 12./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Ant-
werpen 1./10. — Algarve, Borries, ank. Kotka 11./10. —
Anglo Dane, Pape, ank. Stettin 15./10. — A. N. Hansen,
Sørensen, afg. Dunkerque 14./10. — Antwerpen, Madsen, afg.
Lissabon 7./10. — Arkansas, Egense, afg. fra Boston 9./10.
Arno, Fischer, afg. Petersborg 12./10. — Aurora, Gommesen,
ank. Petersborg 7./10. — Beira, Mortensen, ank. Sevilla 13./10.
— Bergenhus, Meyer, ank. Trondhjem 13./10. — Califor-
nia, Petersen, afg. Kristiania 11./10. — C. F. Tietgen, Peder-
sen, ank. New York 7./10. — Christian Broberg, Larsen,
pass. Brunsbüttel 14./10. — Christian IX, Holm, pass. Holte-
nau 14./10. — Charkow, Soeberg, ank. Petersborg 7./10. —
Christiansund, Andersen, ank. hertil 11./10. — Dagmar,
Müller, afg. Neapel 13./10. — Dania, Jørgensen, afg. Baltimore
4./10. — Douro, Sørensen, afg. Lissabon 12./10. — Ebro, Lunge,
ank. Libau 11./10. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 15./10. —
Ficaria, Munch, afg. herfra 14./10. — Florida, Andersen,
afg. Filadelfia 8./10. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 14./10.
Hellig Olav, Holst, afg. New York 9./10. — Hengest,
Jørgensen, ank. Riga 12./10. — Hjel, Andersen, afg. herfra
13./10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. herfra 14./10. —
Jolantha, Kyllesbech, ank. Pillan 15./10. — Kasan, Mik-
kelsen, ank. Libau 10./10. — Kentnekv, Andersen, afg. Montreal
1./10. — Kiev, Tonnesen, ank. Antwerpen 10./10. — Loire,
Craignou, ank. Bordeaux 12./10. — Louise, Svan, ank. hertil
12./10. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. hertil 10./10. —
L. P. Holmblad, Svane, afg. Cartagena 14./10. — Minsk,
Harder, afg. Cadiz 14./10. — Morsø, Nellemann, ank. Antwerpen
13./10. — Nicolai II, Petersen, ank. hertil 9./10. — Nord-
jylland, Bidstrup, pass. Holtenau 10./10. — O. B. Suhr, Frise-
nette, ank. Petersborg 3./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 14./10.
— Oscar II, Heapel, ank. New York 14./10. — Pennsyl-
vania, Lissner, afg. Newport News 14./10. — Perm, Gotthardt,
pass. Holtenau 14./10. — Pregel, Iversen, afg. Havre 13./10.
— Romny, Bogvad, pass. Portland 13./10. — Saga, Hansen,
afg. Petersborg 13./10. — Saxo, Rasmussen, afg. London 14./10.
— Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 15./10. — Texas, Clau-
son Kaas, afg. Montevideo 2./10. — Thyra, Dam, afg. Antwerpen
12./10. — Tiber, Bech, ank. Antwerpen 6./10. — Tomsk,

Wiberg, pass. Holtenau 14./10. — Tula, Therkildsen, afg. Pera
12./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 14./10. — United Sta-
tes, Gottsche, ank. Kristiania 15./10. — Viking, Tramp, ank.
Petersborg 14./10. — Virginia, Ørsted, ank. hertil 24./9.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 7./10.
Amalienborg ank. Riga 10./10. — Brattingsborg ank.
Kjøbenhavn 9./10. — Børglum afg. Torre 9./10. — Dansborg
afg. Memel 10./10. — Elsberg afg. Ternezen 7./10. — Es-
rom pass. Hanstholm 10./10. — Flynderborg ank. Hull
8./10. — Frederiksborg ank. Rotterdam 26./9. — Guld-
borg ank. Danzig 13./10. — Gurro ank. Huerva 4./10. —
Hammershus afg. East London 12./10. — Harrildsborg
ank. Antwerpen 2./10. — Hundborg ank. Stralsund 11./10. —
Jelling afg. New York 11./10. — Jomsborg afg. Memel
11./10. — Jungshoved pass. Perim 10./10. — Jægers-
borg afg. Kjøbenhavn 11./10. — Kallundborg afg. Swansea
11./10. — Kalø afg. Cardiff 7./10. — Klampenborg ank.
Königsberg 9./10. — Kronborg afg. Norfolk 1./10. — Lejre
afg. Pernambuco 4./10. — Marselisborg ank. Buenos Aires
7./10. — Næsberg ank. Riga 9./10. — Randelsborg ank.
Thamshavn 13./10. — Silkeborg ank. Königsberg 9./10. —
Skanderborg pass. Kjøbenhavn 7./10. — Skodsborg ank.
Hull 11./10. — Spigerborg afg. Swansea 9./10. — Stegel-
borg afg. Petersborg 11./10. — Stjerneborg ank. Kjøben-
havn 13./10. — Søborg ank. Novorossisk 6./10. — Taarn-
borg ank. Nantes 11./10. — Ulfborg pass. Flambro Head
12./10. — Uranienborg afg. Bona 11./10. — Vording-
borg ank. Windau 8./10. — Ørkild ank. Port Talbot 11./10.

Det Østasiatiske Kompagni. Samui ank. Kjøbenhavn 14./10.
— Bintang afg. Sabang 28./9. hjemg. — Bandon ank. Singa-
pore 9./10. udg. — Panagan ank. Kjøbenhavn 14./10. — Jut-
landia ank. Göteborg 14./10. udg. — Selandia pass. Perim
5./10. udg. — Annam pass. Perim 10./10. hjemg. — Siam afg.
Kjøbenhavn 14./10. udg. — Indien afg. Shanghai 11./10. hjemg.
— Cathay afg. Sabang 6./10. udg. — Tranquebar afg. Port
Said 7./10. hjemg. — Kina pass. Ushant 13./10. udg. — Chum-
pon pass. Gibraltar 11./10. hjemg. — Arabien afg. Astoria
27./9. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland
11./10. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Folkenberg, ank. Ternuzen 10./10. — Johan Siem,
Nielsen, ank. Petersborg 10./10. — Harald Klitgaard, Ras-
mussen, ank. Sunderland 12./10. — Russ, Petersen, ank. Swansea
12./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hull 10./10.
til Petersborg. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Pe-
tersborg 2./10. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, afg. Camp-
bellton 11./10. til Dublin. — Generalkonsul Pallisen,
Christensen, ank. Hull 5./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank.
Plymouth 3./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Petersborg
8./10. — Nawa, Dahl, ank. Sharpness 12./10.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg pass. Kjøbenhavn 14./10.
for Tofte. — Anna Mærsk ank. Petersborg 8./10. derefter til
Acton Grange. — Chassie Mærsk ank. Ghent 10./10. derefter
til Hull. — Eleonora Mærsk ank. Memel 14./10. derefter til
Danzig. — Hulda Mærsk ank. Kjøbenhavn 12./10. derefter til
Middlesbro. — Laura Mærsk ank. Cardiff 12./10. derefter til
Las Palmas. — Lexa Mærsk ank. Bristol 10./10. derefter til Spa-
nien. — Peter Mærsk ank. Kopenhaug 9./10. derefter til
Ghent. — Sally Mærsk ank. Newport 9./10. derefter til Vest-
italien.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Petersborg 12./10. til Ter-
neuzen. — London, Bom, ank. Petersborg 2./10. — Paris,
Tholander, ank. Tofte 13./10. — Bryssel, Kaas, ank. Burntisland
12./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barbados 9./10. — Wien,
Boeck-Hansen, pass. Kjøbenhavn 14./10. til Libau. — Roma, v.
Thun, afg. Holmsund 11./10. til Skien.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 12./10. — Skin-
faxe, Faber, ank. Korsør 14./10. — Rimfaxe, Weichardt, afg.
Riga 9./10. til Rotterdam.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Grimsby 14./10. — Sara,
Jensen, afg. Uleåborg 15./10. — Helene, Sørensen, ank. Kiel
14./10. — Ragnhild, Schultz, ank. London 14./10. — Val-
borg, Hansen, afg. Rouen 13./10. — Sjælland, Svarrer, ank.
Methil 8./10. — Estrid, Hansen, afg. Petersborg 1./10. — A-
gnete, Dam, ank. Leith 10./10. — Gunhild, Hansen, ank. Pe-
tersborg 13./10. — Hermia, Farup, ank. Santander 14./10. —
Alice, Jørgensen, ank. Hamburg 12./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Teneriffe 28./9. —
Eklipika, Hemmingsen, ank. Hungerburg 27./9. — Kron-
prinsesse Louise, Gislason, afg. Runcorn 10./10. — Svend,
Schmidt, afg. Dunkerque 13./10. — Urania, Clausen, afg. Goffe
9./10.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport Mon 11./10. —
Europa, Hansen, afg. Aarhus 10./10. — Frankrig, Friis, afg.
Baltimore 1./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Præston 8./10. — Alf, Hansen, afg. Riga 13./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Progresso 8./10.

Nordsoen. Nordland, Andersen, afg. Sarpsborg 12./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. St. Lucar 10./10. — Holland, Poulsen, ank. Aalborg 11./10. — England Bennet- sen, afg. Ghent 11./10.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 14./10. — Nordpol, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 15./10.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja, ank. Husum 11./10.

Vesterhavet. Cito, Jepsen, pass. Helsingør 14./10. for Helsingør. — Ulla, Hansen, ank. Åbo 13./10. — Nerma, Degn, ank. Sundsvall 13./10. — Laura, Thøgersen, ank. Bremen 13./10. — Nexos, Basse, ank. Garston 13./10. — Dagmar, Skou, ank. Langør 13./10. — Stella, Larsen, ank. Newcastle 13./10. — Nordsoen, Gram, ank. Åbo 13./10. — Marie, Nielsen, afg. Portland 13./10. til Barcelona. — Nautik, Nielsen, pass. Helsingør 12./10. for Helsingør. — Nora, Lauritsen, afg. Santa Eugenia de Rebeira 11./10. til Hamburg. — Hebe, Gregersen, afg. Almeria 12./10. til Hamburg. — Bodil, Jensen, pass. Brunsbüttel 11./10. for Valencia. — Rigmor, Uldall, afg. Åbo 11./10. til Valencia. — Ulla, Hansen, afg. Trångsund 12./10. til Åbo. — Polly, Mathiasen, ank. Stettin 12./10. — Fylla, Brinck, ank. Kjøbenhavn 11./10. — Nancy, Pedersen, ank. London 10./10. — Johanne, Mikkelsen, ank. Newcastle 11./10. — Gerda, Iversen, pass. Holtenau 11./10. for Fagervik. — Olga, Christensen, ank. Stettin 10./10. — Inger, Schiff, afg. Adra 9./10. til Bremen. — Ellen, Hansen, ank. Hamburg 9./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Swansea 9./10. — Martha, Christensen, ank. Tynen 13./10. — Elna, Rathje, ank. Ørnkjoldsvik 13./10. — Therese, Pedersen, ank. Houdendock 13./10. — Harriet, Larsen, ank. Aalborg 12./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Bureå 10./10. — Simone, Møller, afg. Honfleur 14./10. — Jeanne, Olsen, ank. Boness 2./10. — Vera, Risø, ank. Tynen 11./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Hudiksvall 13./10. — Annine, Leth, afg. Karlsborg 11./10. — Kamilla, Löffler, ank. Rouen 11./10. — Betty, Lagesen, ank. Tynen 13./10.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Göteborg 14./10. til Kalmar. — Nelly, Clausen, ank. Kemi 13./10. — Fanny, Eriksen, ank. Støckholm 12./10. — Lilly, Bang, ank. Trångsund 14./10. — Alexy, Sørensen, ank. Wiborg 13./10. — Dagny, Clausen, ank. San Juan 9./10. — Mary, Duhn, ank. Kjøbenhavn 14./10.

Orion. Erik, Nielsen, afg. Hull 9./10. til Riga. — Flindt, Hansen, ligger i Hull.

Havet. Fyen, Mathiesen, afg. Korsør 14./10. til Libau.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Lorient 12./10.

Ærø. Energi, Jensen, ank. Grangemouth 6./10. — Enigheden, Jensen, ank. Svendborg 12./10. — Emanuel, Svane, ank. Nakskov 12./10. — Erindring, Nielsen, ank. Borgå 12./10.

Sejlskibe.

Rønne. Kastor, Møller, ank. Kjøbenhavn 5./10. — Hans Peter, Holm, ank. Hadsund 6./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Nekse 9./10. — Sigurd, Kofoed, ank. Hadsund 12./10.

Svendborg. Olga, Rasmussen, ank. Leith 7./10. — Zenitha, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 7./10. — Sophie, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 7./10. — Brita, Jensen, ank. Mariager 8./10. — Niels Juel, Olsen, ank. Benodet 8./10. — Triton, Jensen, ank. Wismar 8./10. — Mercur, Lund, ank. Søderhamn 9./10. — Minerva, Fuglsang, ank. Carril 9./10. — Dagmar, Petersen, ank. Ørnkjoldsvik 10./10. — Cornwall, Petersen, ank. Hernosand 10./10. — Pampa, Jensen, ank. Skive 7./10. — Magnet, Nielsen, ank. Stettin 8./10. — Delos, Andersen, ank. Southampton 10./10. — Urda, Skov, ank. Taars 10./10. — Confidence, Michaelsen, ank. Grangemouth 11./10. — Ariel, Ravne- mose, ank. Stugsund 11./10. — Alfred, Clausen, ank. Skelskør Red 12./10. — Ane, Jørgensen, ank. Ipswich 11./10. — Philips, Christensen, ank. Augustenborg 12./10. — Fylla, Hansen, ank. Brest 12./10. — Willemoes, Eriksen, ank. Casa Blanca 12./10. — Clytia, Nielsen, ank. Banholm 12./10. — Valborg, Rasmussen, ank. Emden 13./10. — Christian, Jørgensen, ank. Wi- borg 14./10. — Alma, Hansen, ank. Granton 13./10. — Jason, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 13./10. — Hans Ditlev, Stau- gaard, ank. Aarhus 14./10.

Ærø. Sejerskransen, Friis, ank. Aalborg 5./10. — Ellen, Nielsen, ank. Lexardrieux 6./10. — Saturn, Nielsen, er ank. West Wemyss. — Mette, Albertsen, ank. Fugleford 5./10. — Hekla, Hermansen, ank. Saundersfort 6./10. — Juliane, Petersen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Danmark, Nielsen, ank. Faaborg 6./10. — Daggrø, Madsen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — Nielsine, Christensen, ank. Kjøbenhavn 6./10. — M. Hay, ank. Boness 7./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Ryde Red 7./10. p. R. t. Malmö. — Juliane, Christensen, ank. Figu- eirafoz 8./10. — Astræa, Svane, ank. Tanangir 8./10. — Hebe, Clausen, er afg. Port Madoc til Sunderland. — Uffo, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Jenny, Svane, er ank. Havre. — Niels, Christensen, ank. Noirmoutier 10./10. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 13./10. — Anne, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 11./10. — Freya, Kock, afg. Kjøbenhavn 11./10. til Fakse. — Vega, Petersen, ank. Kjøbenhavn 10./10. — Emanuel, Schmidt, ank. Kjøbenhavn 10./10. — Arken, Andersen, ank. Kjøbenhavn 9./10. — Rolf, Christensen, ank. Larache 12./10. — C. M. Petersen, ank. Liban 13./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. Oktober 1913. — Hvordan faar vi Søfolk? — De største Skibskatastrofer siden 1891. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Koh og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibselfterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Ga-
ranteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er fær-
digmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som
helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe
Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.
750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.
2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.
3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemaragade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt Herreekvipering paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr. „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Nøtersøen. Kontorpersonalet og Bøadens Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Tolbodgade 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
16, Holmens Kanal. Private. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr.
Kristianagade 12. Kongelige Søassurance. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon-Nr.
Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenhagen 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefoner:
Holmens Kanal 24. „Fourthcomp.“ Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger 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: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Virgo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforeningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis 4 vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibsprøvlantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.



Forlang altid
Otto Mønsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skruesalp. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibrationer.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere

nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

Skibs-

Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telet. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retesager (sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovanterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

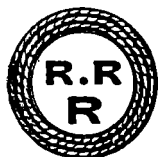
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos

alle Dimensioner.

Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metaltstøberi.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlf.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, 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 Redareförbundet.

Heeksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og

Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NR. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædnings.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditør,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Sømåndshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Begyndere og

Kokke. 35 Kr. maanedlig.

Nærmere ved

VILH. RASCH,

Forstander.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Telegramadr.

„Smith,

Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.

„Smith,

Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

SOLE SHIPPERS OF

BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT. & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. }
PLACE DU DOCK 35, GHENT. }

Telegrams:
„BUNKERING.“

THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

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 sendes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Vladivostok.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Den arara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedene fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (HVAR JANTZEN)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

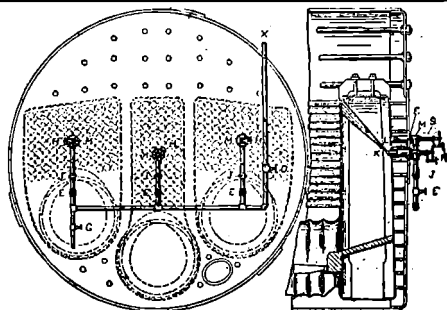
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Oktober 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at åbne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3075

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.



Margarine, specielt præ-
pareret for Skibsbrug.
Fortrinlig, holdbar, smør-
farvet Kvalitet, leveres til
alle engelske og andre
evropæiske Havne ved
Henvendelse til Fabrikken.

**OTTO
MONSTED**

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod-
vej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

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 Kaikbrænderihavn. 9.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

BLOM & Co., NORRKÖPING,
Skibsmægler- & Befragtningsforretning.
Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

TUXHAM
RAAOLIE MARINE MOTOREN
DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING
**= GULD =
MEDAILLE
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912**
TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.
Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.
Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.
Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udtørelse af Stævne, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tærdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftspumpe for højt Vakuüm, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Helm. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1838

HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegram adr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 z. Etabl. 1826. Læsegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Alt Købbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindeløv, Vestergade, Aalborg.

Maskinstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Björch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hørlig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Björch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjörbecks Efterf., Helsingør.

Skibsprovantering

Lager af Manilla- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles bespaende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af Kr. 1,100 fra Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.

750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.

2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.

3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Kjøbenhavn, den 23. Oktober 1913.

To mægtige Ildsvaader om Bord paa store Atlanterhavsdampere har i disse Dage med yderligere Styrke bragt Spørgsmaalet om Redningsmidler til Søs frem i første Række. Den ene Brand, der udbrød om Bord paa Dampere »Vollurno«, som tilhører Canadian Northern Railway Compagny, men var udlejet til Dampskibsselskabet Uranium i Rotterdam, har desværre krævet et Tab af mindst 136 Menneskeliv og maa saaledes regnes mellem de store Skibskatastrofer. Denne Brand udbrød om Morgenen den 9. Oktober i rum Sø paa 49° 12' N. Brd., 34° 51' V. Lgd. og førte til Skibets fuldstændige Ødelæggelse. Den anden Brand er nogle faa Dage senere overgaaet en anden af Uraniumliniens store Dampere »Uranium«, der var paa Rejse fra New York til Rotterdam, og er, hvor alvorlige Forholdene end synes at have været, dog forløbet heldigere og uden Tab af Menneskeliv, idet det lykkedes Skibet at naa ind til Halifax, hvor man fik Ilden slukket.

Hvorledes disse alvorlige Brande er opstaaet, véd man endnu intet med Sikkerhed om, og muligvis vil det ingen- sinde blive fuldt opklaret. Et Forlydende om, at det her maaske drejer sig om en Hævnakt imod Dampskibsselskabet, der siges at ligge i Strid med sit Mandskab, kan man næppe skænke nogen Tillro, da Skibenes Mandskaber jo selv har været udsat for den største Livsfare og netop et stort Antal af »Vollurno«s Besætning er omkommet, dels ved at indebrænde i Lukafet og dels under Forsøg paa at sætte Skibets Baade i Vandet.

Ved »Vollurno«s Brand har den traadløse Telegraf igen paa fremragende Maade staaet sin Prøve som et af de bedste Midler til Redning af mange Menneskeliv under indtrædende Katastrofer paa Søen. Ved dens Anvendelse blev ikke mindre end ti store Dampere kaldt til Hjælp i det yderste Øjeblik, og mellem dem en Tankdamper »Nar-rangansett«, der ved at lægge sig til Luvart af det brændende Skib og udgyde en Strøm af Olje paa det oprørte Hav, gjorde det muligt for de fra de forskellige Dampere den næste Dags Morgen udsatte Baade at overføre 521 Personer til disse Dampere.

Ilden i »Vollurno« udbrød omtrent Kl. 7 om Morgenen den 9. Oktober i Lastrum Nr. 1 og bredte sig hurtigt. Flammerne slog snart op af Lugen og antændte Bakken og alle Dæksgrejerne. Skibet holdt nu af for Vinden, sagtnede Farten og søgte at slukke Ilden ved Damptilførsel, samtidig med at man bragte tre Brand-slanget i Virksomhed. Luerne naaede imidlertid hurtigt saa højt til Vejrs som til den forreste Topplanterne, saaledes at Frivagten, der befandt sig i Lukafet forude, blev afskaaret og fandt Døden i Luerne. Der fulgte nu en Række Eksplosioner, der lader formode, at der fandtes meget farlige Stoffer mellem Skibets Last, og som anrettede saa stor Ødelæggelse, at ethvert Haab om at redde Skibet udelukkedes. Det traadløse Nødraab om Hjælp blev udsendt og Ordre til Udsætning af Baadene blev givet. Søen var imidlertid meget oprørt og Skibet rullede svært. Baadene Nr. 1, 3 og 5 blev knust straks, enten imod Skibssiden eller af Bølgerne. Baad Nr. 2 kom derimod heldigt i Vandet fyldt med Kahytspassagerer og kvindeligt Personale. Den naaede ogsaa at komme bort fra Skibet, men kæntrade straks efter i den frygtelige Sø,

hvorved de fleste af dens Besætning druknede. Efter nogle Minutters Forløb kom den dog atter paa ret Køl, og det lykkedes nogle af Besætningen, deriblandt 1ste Styrmand, at komme op i Baaden igen. Endnu en Baad lykkedes det at faa ud fyldt med Mellemdækspassagerer og under Kommando af 4de Styrmand. Den næste Baad, man forsøgte at sætte ud, kom imidlertid ind under Skibets Flæk og blev dér fuldstændig knust, hvorfor man nu opgav at sætte flere Baade ud, især da man havde faaet traadløs Meddelelse om, at flere Dampere ilede til Hjælp. De to Baade, som det lykkedes at slippe bort fra det brændende Skib, har man ikke senere hørt noget til, skønt de blev eftersøgt af mange Dampere, og det maa desværre befyrgtes, at de er forulykkede.

Kl. 11 om Formiddagen ankom den første af Hjelpe-dampere »Carmania«, der satte en Baad ud, men det lykkedes ikke denne at faa Forbindelse med det brændende Skib, og det anses næsten som et Mirakkel, at den omsider naaede tilbage til sit eget Skib, med Tab af alle sine Aarer paa tre nær.

Efterhaanden kom flere Dampere til Stede, og man forsøgte nu at komme »Vollurno«s Besætning til Hjælp ved at udkaste Redningsflaader; disse drev dog bort i for stor Afstand fra Skibet, og flere Forsøg paa at naa hen til det med Baade mislykkedes ogsaa. Kl. 11 om Aftenen ødelagde en Eksplosion Kommandobroen og den traadløse Telegraf, og hele Forskibet var nu i Luer. Paa dette Tidspunkt var der flere Baade fra de forskellige Dampere i det brændende Skibs Nærhed, og fra disse opfordrede man dels Passagerer til at springe i Vandet. Flere fulgte Opfordringen, og nogle af disse blev fisket op, idet »Carmania«s Lyskaster lettede Baadens Manøvrer og Søen nu ogsaa var mere rolig. Ved Midnatstid opgav man Redningsarbejdet paa Grund af Mørket og mere bygeagtigt Vejr.

Næste Morgen Kl. 5 var Stormen stilnet meget af og Søen blevet roligere. Nu lykkedes det i Løbet af 3 à 4 Timer at overføre Resten af »Vollurno«s Besætning og Passagerer til de forskellige Dampere. Det brændende Skib driver nu om forladt og til stor Fare for Sejladsen; den engelske Regering har dog udsendt en Krydser for at opsøge og uskadeliggøre det.

Da den store »Titanic« Ulykke i Fjor krævede saamange Offre og opskræmmede den offentlige Mening, kom Spørgsmaalet om Redningsmidler for Alvor paa Dagsordenen, og paa Grundlag af en i Virkeligheden kun svagt underbygget offentlig Mening, blev Løsenet i første Række »Redningsbaade for alle Ombordværende«. I det Tilfælde var det jo nemlig de til Stede værende Redningsbaade, der kom til Nytte, og der er en Mulighed for, at hvis flere Baade havde været forhaanden, var flere Menneskeliv blevet sparet. De Baade man havde, kunde imidlertid have rummet 372 Personer flere end de medtog, saa det er maaske et Spørgsmaal, om der var blevet Tid til at udsætte ret mange flere Baade. At overfylde et Skibs Dæk med Baade kan ogsaa under visse Forhold sikkert vise sig at være farligt, og Forlangendet om Baade for alle frembyder paa mange Skiibe store Vanskeligheder, selv om man ganske ser bort fra de store Bekostninger for Rederierne.

Saa længe Verden staar vil der sikkert indtræffe store

Ulykker baade paa Land og Sø, men det ene Tilfælde ligner sjældent det andet. I »Volturno«s Tilfælde synes netop Benyttelsen af Skibets egne Baade at være bleven skæbnsvanger for de Paagældende, der sikkert var blevet reddet, hvis de var forblevet rolig om Bord, og man kan efter denne Erfaring tænke sig, hvorledes det vilde være gaaet »Titanic«s Baade, hvis Vejret under dette Skibs Forlis havde været som under »Volturno«s Brand. Man tør vist gaa ud fra, at den største Sikkerhed for Menneskeliv under Befordring paa Søen naas, naar det som første Maal stilles, at gøre Navigeringen og selve Skibene saa sikre som mulig baade i den ene og anden Retning, og som det næste at udvikle den traadløse Telegrafering, at give dem en passende, men ikke overdreven Forsyning med Redningsmidler, Redningsbaade og andre Redningsapparater, samt de bedste Ildslukningsapparater, og endelig forbyde al Transport af særlig brandfarlige eller eksplosive Stoffer med Passagerskibe.

Man maa ret haabe, at den internationale Konference, som midt i November Maaned træder sammen i London for at træffe nærmere Bestemmelser om disse vigtige Forhold, maa faa Held til at afveje de forskellige Hensyn imod hinanden paa rette Maade.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler nedenstaaende Cirkulære fra det svenske Gesandtskab i Konstantinopel angaaende

Passering af Dardanellerne. Det tyrkiske Marindepartement meddeler, at til Trods for de udenlandske Dampskibsselskaber af Havnebestyrelsen tilgaaede Meddelelser angivende hver Maanedes Fartplan for Passering af Dardanellerstrædet, forsøger forskellige Kaptajner at passere uden at afvente den angivne Tid og uden at tage noget Hensyn til Signalstationens Signaler.

Det tyrkiske Udenrigsministerium har derfor anmodet det svenske Gesandtskab, der ogsaa varetager Danmarks Interesser, om at opfordre saadanne Kaptajner til nøje at rette sig efter de nævnte Signaler og samtidig at underrette dem om, at den tyrkiske Regering i modsat Fald ikke vil kunne paatage sig noget Ansvar for de deraf mulig indtrædende Følger.

Naar Redningsmateriellet er i Orden. I Følge indløben Rapport fra Føreren af Dampskibet »Klampenborg«, Kaptajn R. Larsen, faldt Letmatros Stahl over Bord den 25. September ved Sekstiden om Eftermiddagen udfor Trafalger. Skibet var paa Ballastrejse fra Gibraltar til Huelva i Spanien og gik med fuld Fart.

Første Styrmand Minden, som havde Vagt, kastede straks en Redningskrans over Bord, og Kaptajnen manøvrerede Skibet rundt. Frivagten kaldtes paa Dækket, og anden Styrmand N. J. Nielsen tog Kommandoen over Baaden, der firedes ned. Den Overbordfaldne fik fat i Redningskransen og blev faa Minutter efter optaget i Baaden. Der forløb 15 Minutter fra Baaden gjordes klar til Affiring, indtil den atter stod paa sin Plads under Davidderne.

Efter at have skiftet Tøj befandt Letmatros Stahl sig vel og passer atter sit Arbejde.

To farlige Vrag i Atlanterhavet. To store Vrag af Atlanterhavsdampere, som er blevet forladt paa Grund af Ildsvaader, driver for Tiden om i Atlanterhavet.

Det er Vragene af Damperne »Templemore« og »Volturno«. Det tør siges med Vished, at aldrig før har to saadanne Skibe været fundet paa Listen over Atlanterhavsvragene. Der er sendt Skibe ud for at søge efter dem.

Med Hensyn til »Templemore« berettes fra New York, at Kaptajnen paa Fabre Liniens Damper »Madonna« har bordet dette Vrag og slæbt det i en Time. Skibet laa da højt paa Vandet og var meget havareret. »Madonna«s Kaptajn var af den Mening, at Vraget indeholdt betydelige Værdier, og at det kunde bjerges. Den amerikanske Regering har udsendt en Toldkutter for at søge efter Vraget. (»Shipp. Gaz.«)

Brand om Bord. Berlin, den 16. Oktober. Til »Berl. Lokalanz.« telegraferes fra London: Efter en fra Halifax til Liverpool indløben Meddelelse udrød der Ild om Bord paa Uraniumliniens Damper »Uranium«, da Skibet var undervejs fra New York til Rotterdam. Officerer og Mandskab blev under Slukningsarbejdet Gang paa Gang drevet tilbage af Flammerne. Sluttelig lukkede man alle Lugerne og sejlede med de 250 Passagerer til Halifax, som man lykkelig naaede, og hvor man fik slukket Ilden.

Sømandshyrerne i Kristiania. »Norg. Hand. og Søft.« oplyser, at Hyrerne i Kristiania er følgende for Hjemmefart:

Matroser med tre Aars Fartstid 70 Kroner, Fyrbødere med tolv Maaneders Fartstid 72 Kroner og Kullempere 50 Kroner.

I Amerikafart er Hyrerne for Fyrbødere 77—80 Kr., for Matroser er de mere ubeslente, idet de til sine Tider er mindre end hjemme. For Kullempere i længere Fart betales op til 60 Kroner.

Styrmandshyrerne paa Sejlskibe er omkring 140 à 160 og paa Dampskibe 130 til 140 Kr., i enkelte Tilfælde noget højere. Anden Styrmand paa Dampskibe faar 100 til 110 Kroner.

»Imperator«s Kedler. Et Reuter-Telegram fra Berlin meddeler, at Hamburg—Amerika-Liniens Direktør i et Interview har erklæret, at en gennemgribende Omdannelse af Kæmpeskibet »Imperator«s Kedler vil blive nødvendig, hvilket betyder en meget stor Udgift. Dette skal have ført til en Uoverensstemmelse med Vulkan Værftet, som har bygget Skibet, og som siges at have givet fem Aars Garanti med Hensyn til Maskinerne, foruden en Garanti med Hensyn til Skibets Kulforbrug og Fart. (»Shipp. Gaz.«)

Registre til Kaptajn H. Wolfhagens Marineordbog. Til denne nyttige Ordbog, som blev udgivet i 1905, og hvoraf tredje Udgave er under Bearbejdelse, er der nu paa Forlag af Jacob Lunds Boghandel udkommet et tysk, et engelsk og et fransk Register, udarbejdet henholdsvis af Kommandør C. Carstensen, Cand. Theol. Chr. Ottesen og Kontreadmiral Scheller. Prisen er 50 Øre pr. Register.

Konsulatvæsnets. Den 21. Maj er Guillermo Behrens af Caracas blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds med Titel af Generalkonsul.

Den 7. Juli er Arthur F. Sell af Bombay blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Dampere »Vollurno«s Brand. Rotterdam, den 21. Oktober. »Uranium«-Selskabet meddeler, at der i det hele savnes 30 Mand af »Vollurno«s Besætning.

(»Ritz. Bur.«)

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 58/1913, afsagt den 2. Juli 1913. Overretssagfører Nyholm, Aktor, mod tiltalte Styrmand C. H. C.

Under denne Sag tiltales Styrmand C. H. C., der ikke tidligere er funden straffet, for Overtrædelse af Sølovens § 306.

I Følge Tiltaltes Erkendelse og det iøvrigt Oplyste er Sagens Omstændigheder følgende:

Fredag den 25. April 1913 ved 8 Tiden om Formiddagen forlod S/S. »Urania«, ført af Kaptajn Clausen og med Tiltalte som 1. Styrmand, Riga paa Rejse til Newcastle med en Ladning Træ. Kaptajnen havde i Kortet udsat Kursen, der var sat fire Sømil fri af Domesnæs Fyr, og havde beregnet, at Distancen vilde være udsejlet Klokken godt 3 om Eftermiddagen.

Kl. 12½ Eftermiddag fik Tiltalte Vagten. Han saa den udsatte Kurs i Kortet, der laa i Bestiklukafet, og bemærkede under Sejladsen intet særligt, forinden han Kl. 3 saa Land en Streg om Bagbord. Det stod ham straks klart, at de var kommen for nær Landet, og dette gav ham Anledning til at give Rorsmanden Ordre om at styre en Streg nordligere. Han antog at kunne se c. tre Sømil frem og fandt ingen Anledning til at varsko Kaptajnen, da han følte sig sikker paa, at der ikke var nogen Fare, og at man vilde gaa fri af Landet ved den af ham beordrede Ændring i Kursen. Kl. 3,20 fik han Domesnæs Fyr i Sigte tre Streger om Styrbord, og da han nu blev klar over, at der var Fare paa Færde, beordrede han Roret haardt Bagbord. Skibet drejede c. 3½ Streg Styrbord over, men tog da Grunden, c. to Minutter efter, at Tiltalte havde faaet Fyret i Sigte. Kaptajnen, som under Tiltaltes Vagt havde opholdt sig i Kahytten, i Færd med at gøre Regnskab med Hovmesteren, hørte Roret blive drejet haardt over, anede, at der var noget galt og løb op paa Broen, men da han kom op, stod Skibet allerede, c. 1½ Sømil fra Fyret, som man havde misvisende N. t. V.

Efter at man forgæves havde forsøgt ved at forcere Maskinen at faa Skibet flod, begyndte man at kaste over Bord af Dækslasten, og Kl. 8,45 samme Eftermiddag, da c. 100 Standard af Dækslasten var kastet, lykkedes det uden fremmed Hjælp at bringe Skibet af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes til Newcastle, hvor Skibet ankom den 1. Maj, og hvor det kom i Dok, da det ved Grundstødningen havde faaet en Lækage. Reparationen af Skibet menes at ville andrage c. 400 £. og Værdien af den overbordkastede Last at beløbe sig til c. 900 £.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Tiltalte vil være at paalægge Ansvar for sit Forhold ved den her omhandlede Lejlighed, skal Retten bemærke, at det selvfølgelig maa tilregnes ham som en Fejl, at han, da han Kl. 3 saa Land forude en Streg om Bagbord — efter Rorgængerens Forklaring viste Landet sig dog to eller tre Streger om Bagbord — og samtidig blev klar over, at de var kommen for nær Landet, ikke varskoede Kaptajnen og overlod til denne at bestemme, hvad der skulde foretages, men i Stedet for selv gav sig til at ændre Kursen og det paa en Maade, som han, om han havde haft fuld Klarhed over Revets Form og tillige Klarhed over,

hvor langt Skibet da var fremme, burde have kunnet sige sig selv var ganske utilstrækkelig til at føre Skibet fri af Landet.

Medens Tiltalte herefter maa anses at have gjort sig skyldig i en Uforsigtighed, der maa paadrage ham Ansvar efter Sølovens § 306, vil der dog ved Paadømmelsen ikke kunne ses bort fra, at Tiltalte hele den foregaaende Nat havde deltaget i Indladningen og derfor — afset fra en Søvn paa to Timer samme Dags Formiddag — ikke havde sovet siden den næstforegaaende Nat. At han under Forhørene har udtalt, at han ved den paagældende Lejlighed ikke følte sig særlig træt, udelukker ikke Betydningen af dette Moment.

Herefter og under Hensyn til hans tidligere udadledige Forhold i Tjenesten, hvor han ellers har vist sig som en flink og forsigtig Navigator, findes han kun at burde idømmes en Statskassen tilfaldende Bøde paa 25 Kr., hvorhos han vil have at betale Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, hvis Sagførelse har været lovlig, 25 Kr. til hver.

Bekendtgørelse

Om

Ophævelse af Justitsministeriets Bekendtgørelse af 13. December f. A. om Sundhedsforanstaltninger overfor Konstantinopel.

Justitsministeriets Bekendtgørelse af 13. December f. A. om Sundhedsforanstaltninger overfor Konstantinopel ophæves.

A. Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i den nævnte Lovs §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lægers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3 og 6—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 6—9 og §§ 20—22 i Kraft overlor:

- 1) Havnene i Ægypten,
- 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, og
- 3) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

B. Med Hensyn til Kolera er herefter Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 og, for saa vidt smittede og mistænkte Skibe angaar, efter de paagældende Lægers Skøn Bestemmelserne i Lovens § 16 Nr. 1—3, 5 og 7—9, § 17, § 18 jfr. § 16 Nr. 5 og 7—9 og §§ 20—22 i Kraft overlor:

- 1) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet,
- 2) Havnene i de nederlandsk-ostindiske Kolonier.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra fhv. Bestyrer af Fanø Sømandsskole, Kaptajn P. H. Clausen, har vi modtaget følgende:

Da ovennævnte Spørgsmaal igen er aktuelt og drøftes i vore Søfartsblade, kunde maaske et Indlæg fra en ældre Skibsfører, der i sin Tid var meget interesseret i vore Søfolks Uddannelse, have nogen Betydning for det Tilfælde, at der igen skal forsøges et eller andet sat i Værk for at løse Spørgsmaalet.

I Begyndelserne af 90erne var der Røre om det samme Emne, og der blev den Gang skrevet ikke faa Artikler om vore Søfolks Uddannelse, navnlig var det nu afdøde Kaptajn P. Hedegaard, Sømandsmissionær. V. Rasch og Undertegnede der skrev Indlæg, og det var vistnok særlig førstnævnte, der gav Stødet til, at »Vikings« startedes. Rasch fik saa Højskolen i Svendborg og Under-

tegnede Sømandsskolen i Nordby-Fanø, der begyndte sin Virksomhed i April 1895, men paa Grund af, at Fanø Sejlskibe efterhaanden forsvandt maatte slutte i 1908, da det ikke var muligt at skaffe Hyre til Eleverne, hvilket var en af Skolens Opgaver. Dersom der nu virkelig er Mangel paa Søfolk til Bemanning af Danmarks Handelsflaade, da er sikkert nok Sømandsskoler, efter samme Princip som den, vi havde her paa Fanø, det mest formaalstjenlige, og det som efter al Sandsynlighed hurtigst vil afhjælpe Manglen, samtidig med at det vil give de vordende Sømænd et godt Grundlag at bygge videre paa, naar de begynder Sølivet. De vil, naar de har gennemgaaet en saadan Skole, ikke være helt ukendt med, hvad de skal tage fat paa, naar de kommer om Bord i det Skib, de skal sejle med.

Programmet vi havde for Sømandsskolen her paa Fanø var tre Maaneders Kursus. Formiddagen benyttedes til praktiske Øvelser om Bord paa Skoleskibet eller Takkeloftet. Eftermiddagen til teoretisk Undervisning, Baadøvelser, Svømning, Gymnastik m. m. Sprog bør, saavidt det i den korte Tid kan ske, læres; i hvert Fald maa de forskellige Benævnelser paa Skib og Inventar samt Styre- og Vejregler indøves i saavel det danske som det engelske og tyske Sprog; dette er meget vigtigt. Kogeskole maa findes og indrettes praktisk om Bord i Skibet, og alle Elever maa gennemgaa et kort Kursus i Kogning. De Elever, der ikke har Raad til at betale, bør bo frit om Bord i Skibet, de der ønsker det, kan bo i Land, men maa selv betale Ophold etc. Undervisningen bør være gratis.

I England har Skoleskibsspørgsmaalet været aktuelt i mange Aar, hver Havn har sin Sømandsskole eller sit Skoleskib, flere begge Dele, ligesom flere større Rederier selv holder sejlene Skoleskibe. Board of Trade underholder en Del, ligesom andre Institutioner paa forskellig Maade holder disse Lærestatter for Sømænd i Gang og derved søger at skaffe dygtige Søfolk til deres store Handelsflaade og til Marinen.

Nylig har det store Skibsrederfirma Wilson i Hull selv startet et Skoleskib, alene for at faa dygtige Officerer til dets Dampskibe. Et udrangeret Dampskib »Esmeralda« er anvendt heril og omlavet praktisk til Skoleskib, under Opsyn af en af Firmaets ældre Skibsførere. Eleverne maa, efter at de har bestaaet en Synsprøve og iøvrigt er funden raske, gennemgaa et seks Maaneders Kursus og bliver derefter antaget som Lærlinge. De kan, naar de ikke gør Tjeneste om Bord i Skibene, frekventere Skolen, saa de efter udstaaet Læretid kan tage deres Eksamen. De fleste af Wilsonskibene er i fast Rutefart fra Hull. I Læreliden bor Eleverne i Land og maa selv holde sig med all, hvorimod Undervisningen er gratis, der afholdes daglig Andagtsøvelser ledet af en Præst. En lignende Sømandsskole vilde vistnok heldigst kunne anlægges her ved Fanø og Esbjerg, og mulig kunde et af vore ældre Orlogsskibe erholdes til Skoleskib. Et saadant kunde maaske samtidigt gøre Tjeneste som Vagtskib, naar det forsynedes med traadløs Telegraf etc., og det burde staa under en dygtig Officers og en Baadsmands Opsyn og Kommando, saa Disciplin og Orden indøvedes samtidigt med anden Undervisning. Elever, anlager jeg, vilde komme rundt omkring fra og fra alle Samfundsklasser, ligesom det gjorde det til den tidligere Sømandsskole her; særlig vilde de unge Fiskere fra Esbjerg afgive dygtige Søfolk efter at have gennemgaaet et Kursus, da de jo allerede er søvante, men ogsaa unge Folk fra Land og By vil kunne blive raske Sømænd.

Bestyreren af Skolen maatte staa i Forbindelse med Redere og Forhyringsagenter saavel i Ind- som Udland for at faa de unge Folk anbragt snaarest muligt efter Læreliden, og der bør sørges for at de ubemidlede Lærlinge faar det nødvendige Udstyr til Sømandsgerningen, maaske Kvindeforeningerne i saa Henseende kan være behjælpelig. Det har meget at sige, om et Menneske, der

begynder Sølivet, har de nødvendige Klæder, Sløvler og Kiste m. m.; det giver altid Selvfølelse og gør sit til, at det unge Menneske ikke bliver ked af Sølivet.

Her ved Fanø og Esbjerg kunde de teoretiske Regler og Opgaver maaske bedst læres paa Navigationsskolen her og paa Fiskerskolen i Esbjerg, saa der kun lærtes det praktiske og Kogning i Skibet.

I Sommertiden og saalænge der ingen Is er i Fandvandet, vilde Sejladsen frem og tilbage jo være en Øvelse enten den foregik i Sejl-, Ro- eller Motorbaad, ligesom Svømmeøvelser kunde foretages paa de heldigste Steder. Ture til Søs, for at blive søvant, kan altid faas herfra, enten med Fiskerbaade, Lodskutteren, eller Damp- og Sejlskibe, der sejler paa Esbjerg.

Nordby-Fanø, den 12. Oktober 1913.

P. H. Clausen,

forh. Skibsfører og Bestyrer af Fanø Sømandsskole.

Om samme Emne har vi fra Hr. V. Rasch yderligere modtaget følgende:

Til »En farende Skibsfører«. Anonyme Artikler plejer man jo egentlig ikke at tage Hensyn til, men jeg skal gøre en Undtagelse denne Gang, da Artiklen begynder med at beskyldte mig for at fare med Usandhed — og endog gør det uden at anføre Bevis. Min Opgivelse af, at Hyren i Norge er 72 Kr. har jeg fra »Norges Sjøfartstidende«, hvor det i Fjor Midsommer stod bekendtgjort, og at der heri ingen Forandring er indtraadt turde følgende bevise: En Kristianiadamper laa i Sommer i Aarhus, og den autoriserede Forhyringsagent skulde mønstre Folk til den. Han spurgte da: »Ja, Hyren er vel 65, Kaptajn«, og Svaret lød: »Nej da, De faar mønstre dem til 72, det er norsk Hyre«. Saaledes blev det da, hvilket jeg foran mig har liggende Bekræftelse paa. Der laa i August Maaned i Svendborg tre norske Barkskibe, gamle Kokeske, med henholdsvis 14—12 og 10 Mands Besætning. I dem alle var der voksen Kok, og Hyren for disse tre var ens, 110 Kr. Samtidig var i Kjøbenhavn den almindelige Kockehyre i Dampere 85 Kr. Sig saa der ikke er Forskel.

I samtlige tre Barkskibe blev der over hele Linien serveret varm Mad tre Gange daglig, og Søndagsmiddagen var to Retter og Dessert! Jeg finder dette Kosthold urimeligt, men anfører det kun som en Kendsgerning til Belysning af det Spørgsmaal, der ligger for.

De »Venligheder« af personlig Art, der derefter serveres, skal jeg ikke opholde mig ved, thi jeg tør trostigt lade baade min Søfart og min senere Virken blandt og for vore Sømænd, ialt nu i over 30 Aar, vidne om, hvad Erfaring jeg fik Lykke til at samle, og hvorledes den blev gjort frugtbringende. Baade de onde Ord og det daarlige Sind, der har dikteret dem, skal for min Del være tilgivet, men jeg haaber, at Højskolen, jeg blev sat til at lede, skal fortsætte i det gode Spor, hvori der er begyndt.

I min Artikel af 2. Maj vil enhver ædruelig Læser kunne se, at jeg har ladet mig nøje med at pege paa Kendsgerninger og har endog holdt mig tilbage fra nærmere at kommentere disse, thi mit Maal var kun at gøre opmærksom paa de Vanskeligheder, Forholdene har rejst, og hvori de mulig har deres Grund, og paa det Punkt faar »en farende Skibsfører« unde mig personlig Frihed ogsaa fremdeles.

Men dette Forhold griber saa dybt ind i vor søfartsmæssige Udvikling og i vor søfarende Ungdoms Udvikling, at det vilde være uforsvarligt at tie. Jeg har den Tillid, at der er saa megen Retsbevidsthed og Kærlighed til Stand og Land, at man vil være med til at arbejde paa, at Sandhed og Ret faar Magt i alle vore Søfartsforhold. Desværre synes jeg ikke her at kunne regne med »en farende Skibsfører«, thi hans Indlæg rummer jo den Hovedtanke, at blot vi faar Folk, er det lige meget, hvem det

er, og hvorfra vi faar dem, ja, det kunde endda gaa helt godt an, om vor Sejlskibsflaade blev gjort til en Forskole for den tyske Sømands ungdom og dermed for den tyske Marine. Jeg synes ikke, at det er en dansk Skibsfører værdigt at skrive saaledes. Der er i al Fald andre, og blandt dem vil jeg gerne have min Plads, hvis Maal er, at vi maa faa oplivet og opelsket en dansk Sømandsstand, men skal det lykkes, da maa vi lytte til danske Forældres rimelige Krav med Hensyn til deres Sønners Anbringelse og Uddannelsesvilkaar.

Og saa synes jeg, at naar man skriver offentlig, bør man skrive hensynsfuldt og ikke nøjes med Paastande, men give Begrundelser. Det er god dansk Skik. At alle norske Kaptajner er tilfreds med alle de danske Sømand, da faar, er vel ej at vente, men jeg har dog set adskillige Vidnesbyrd i god Retning, og det peger da ogsaa derhen, naar man hører, at saa godt som hele »Georg Stage«s Lærlingeflok for i Aar er anbragt i norske Skibe. Jeg mener fremdeles, det er Tid at gøre noget for at faa de rette Forhold i vore egne Skibe. — Sagen klares ikke med nogle Paastande eller Ukvemsord. —

Vilh. Rasch.

Efterskrift. Jeg har med stor Interesse læst Hr. Skibsfører N. Christensens Indlæg og forstaar saa godt de ideelle Linier i hans Plan, men jeg har ingen Tillid til, at den økonomiske Side kan magtes. Vi er nu en Gang Smaafolk.

V. R.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der ingen Bedring indtraadt i de hjemgaaende Markeder, som uden Undtagelse viser en mere eller mindre mat Stemning. Fra de atlantiske Bomuldshavne var der noget Begær, hovedsagelig for November Tonnage, og en Række Baade placeredes til ganske gode Fragter, nemlig fra Savannah etc. til Rater varierende mellem 32/6 og 38/9 Basis Liverpool eller Bremen, alt efter Baadenes Kubikindhold. For andre Laster fra Staterne var der ingen udpræget Tilbøjelighed fra Befragternes Side til at operere. La Plata er stadig næsten livløs pr. prompt, men nogle enkelte Baade sluttedes for Quebracho Træ. Østen er meget stille, og Regnmanglen i de nordligere og nordvestlige Egne af Indien har yderligere formørket Høstudsigterne, hvilket i høj Grad afficerer Bombay og Kurrachee. Vender vi os til Evropa, da ligger Sortehavet og de tilgrænsende Markeder igen en Smule lavere end Ugen i Forvejen, men der blev dog effektivt en betydelig Mængde Befragtninger. Fra Middelhavet er der mange Laster, men Befragterne er gennemgaaende ikke presserede for at slutte og søger at komme an billigt, saa Rederne har en ret haard Kamp for at opnaa deres Forlangender. Østersøen er flovet kendeligt af i Ugens Løb, saavel for Korn som for Træ, og for Øjeblikket overstiger Tonnageudbudet Begæret. Korntilførslerne til de russiske Østersøhavne er stadig ringe, men det forlyder, at der vil komme mere Korn senere. Kulfragterne er ikke i nogen Retning undergaaet nævneværdige Forandringer, men Ekspeditionerne paa Lastepladserne er gennemgaaende daarlige, særlig paa Forthet. Der sluttedes bl. a. i Ugens Løb som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Hvede Sydaustralien 30/9 U. K. eller Kontinentet, 25. Oktober—15. November. — Erts Port Pirie 30/6 Antwerpen pr. 10. Januar—10. Februar. — Ris Saigon 26/6 én Havn Frankrig, 27/3 to Havne, November. Jute Madras Kysten 26/3 Dundee, 27/6 Dundee og Ham-

burg. Annullering 5. December. Kurrachee 17/ Malmø, »net terms«, (5,000), 1.—20. November. — Erts Bombay 17/10 Antwerpen, 18/ Middlesbro, Oktober—November. — Christmas Island/Hamburg 27/6 (5,800) pr. Februar.

Sortehavet etc. Korn for store Baade fra Kherston, Nikolajeff, Odessa etc. 9/ Rotterdam, 9/1½ à 9/3 Weseren, 9/4½ à 9/6 Hamburg, (3 d. mindre for Byg), 20. Oktober—10. November, mindre Baade 10/9 N. C. eller »any«, 11/3 Hamburg prompt. — Oljekager Novorossisk 14/3 Basis én Havn Danmark, 1.—20. November. — Korn Sulina 10/6 London eller Hull, Oktober, 9/6 L. H. A. R., 10/ Hamburg pr. 10.—30. November. — Azow basis 12/ én Havn Bergen/Krisliania Range, (3 d. mindre for Byg), 1.—10. November. — Donauen betalte 10/9 Rotterdam, 11/ Antwerpen, 11/3 Hamburg. (3 d. mindre for Byg) med Annullering 25. November. — Erts 11/9 Poti/Antwerpen, (5,500 med 600—600), 11/3 Batoum/Rotterdam (6,000 med 600—600), 7/3 Nikolajeff/Rotterdam (5,000 med 2,000—2,000).

Middelhavet. Erts 7/3 Seriphos/Glasgow (4,500 med 600—600), 6/7½ Sifnos/Middlesbro (3,300), 6/3 Bougie/Middlesbro, 5/3 Algier/Cardiff, 5/6 Karthagena/Rotterdam (5,800 med 1,200—1,200), 11/ Huelva/Stettin Oktober. 11/6 November. 10/3 St. Raphael/Stettin, 6/3 Bordeaux/Swansea, alle med fri Despatch. Fra Bilbao er Raterne paa Basis af 4/6 Cardiff, 5/ Newport, Glasgow eller Rotterdam, 5/4½ Middlesbro, 5/6 Stockton.

Nordamerika. Korn Baltimore 2/11½ Avonmouth eller Rotterdam, 2/3 Hull eller Tyne, Oktober—November. — Filadelfia 2/0¼ Rotterdam (50,000 Qrs. Baad) primo November. — En dansk Dampere paa c. 18,000 Qrs. fik 4/3 for tungt Korn Baltimore/Santos. — Kul Virginia 17/6 Monte Video, November. Bomuld fra Savannah etc. 32/6 à 33/9 Liverpool eller Bremen pr. Oktober, 34/6 à 38/9 pr. November, 36/ à 37/6 pr. December. Wilmington 35/ Liverpool eller Bremen, 37/6 Havre, 40/ Barcelona, pr. November. — Tømmer fra Golfen 100/ én Havn U. K. og én Havn paa Englands Østkyst. Timecharter (store Baade) 4/1½ Dødvægt, Levering Cardiff, Tilbagelevering Sortehavet (via U. S.), 5/1½ à 5/3 Levering Golfen, Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet, prompt.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 13/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), prompt, 16/6 pr. 25. Januar—25. Februar. Fra La Plata 10/, ingen Reduktion, ganske prompt Quebracho fra Santa Fé 21/ à 21/6 U. K. eller Kontinentet pr. prompt og November, 21/ pr. Januar (6 d. mindre direkte Havn).

Østersøen. Korn fra Petersborg 1/4½ Hvedebasis Rotterdam, 1/5½ London, Mk. 25 Pulpwood Rotterdam, 37/6 Kortprops til Østkyst Kulhavn. Reval har betalt 1/6 à 1/6¾ til Ghent, 1/3¾ Rotterdam, men disse Rater kan næppe gentages. Riga er igen flovere Basis 23/6 D. B. mindre Dellast Boards Grangemouth, 32/6 Manchester, Hfl. 13—14 Holland, Fres. 33 Antwerpen, 36—37 Rouen, 1/ Havrebasis Rotterdam, 1/1½ Antwerpen. Fra Libau betalles 1/ Rotterdam, 1/1½ à 1/2¼ London eller Antwerpen, 1/3 Dunkerque, 1/4½ Rouen. Windau 30/ à 31/ D. B. til London, Hull eller West Hartlepool. Korn for mindre Dampere fra Nordtyskland Mk. 6 à 6½ Rotterdam, Mk. 7½, Ostende, 8 à 8½ Dunkerque. Sukker Danzig/Liverpool 8/ à 8/6, Wismar eller Stralsund/London 7/ à 7/3. — Fra Botten sluttedes bl. a. 34/ D. B. B. Trångsund/London (500), 30/ Söderhamn/London (700), Fres. 77 Bjælker Wiborg/Aleksandria (1,200), Hfl. 17 D. B. B. Kotka/Amsterdam (850), Hfl. 20 Neder Kalix og Pitea/Amsterdam (900).

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 5/6 Kronstadt, 6/ Petersborg, 5/6 Windau (2,100 med 500 Tons Losning) 5/1½ Stockholm (2,200), 3/9 Hamburg (2,000—2,500), 7/7½ Lissabon (2,700), 9/ Cadiz (2,600), 9/6 Ge-

nia (3,500), 9/ à 9/3 (4,500—6,500), 9/9 Odessa (5,500), 9/6 Teneriffa (2,000). Fra Humberen 5/3 Riga, 5/4 $\frac{1}{2}$ à 5/6 Reval eller Pernau, 6/ Petersborg, 5/9 Aarhus (1,250), 11/9 Marianopol (4,000—5,000), 17/9 à 18/ Buenos Aires. Firth of Forth 5/6 Riga, 5/9 Kronstadt, 5/9 Helsingfors (1,500), 6/3 Slesvig (1,450), 5/7 $\frac{1}{2}$ Kjøge (1,450), 6/ Nakskov (1,100), 5/3 Aarhus eller Aalborg (1,400—1,500), 8/ Gibraltar (1,750), 6/ Rouen (3,000). Fra Cardiff eller Newport Frcs. 6 $\frac{1}{2}$, St. Nazaire (2,800), 7 $\frac{1}{4}$ Bordeaux (3,300), 6/9 à 7/ Lissabon, 9/9 à 10/ Barcelona, Frcs. 10 Algier, 10 $\frac{1}{2}$ à 11 Marseille, 9/3 à 9/6 Genua eller Savona, 9/9 à 10/ Piræus, Syra eller Zea, 12/3 Colombo (6,800), 21/ Santos (5,000), 17/6 Rio Janeiro (5,100), 19/6 River Plate. prompt, 17/9 pr. 10.—20. November.

Skrevet den 21. Oktober 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles mat og uden væsentlige Svingninger siden sidste Indberetning.

Fra Bottenhavet er kun sluttet ganske enkelte Skibe, og Rusland har Brug for nogle smaa Sejlere til Oljekager. Danmark og Tyskland kan tage nogle faa Skibe for Kornlaster. Vestsverig ligger mat, medens Østnorge har fragtet og endnu har Brug for nogle Skibe til Træ, Is og Feldspath til uforandrede, men ikke videre lønnende Fragt-rater.

Returfragter Vest fra er ogsaa vedblivende matte med en ret lang Tørn paa Clay- og flere Kulpladser paa Østkysten. Kulfrakterne er 8 à 9 $\frac{1}{2}$ £. pr. Keel efter Størrelse og Lossehavne.

Angaaende de mindre Skibe har der i den forløbne Uge ikke været Bedring at spore i nogen Retning. Nordtyskland ligger lige stille og faar næppe Kornlaster i Markedet før pr. November. Sverig melder heller ikke noget særligt nyt. Vestsverig er saaledes saa godt som ude af Stand til at oplage Tonnage for Stenlaster. Sydsverig har derimod lidt at byde paa, og hvad Danmark angaar, da er Udsigterne heller ikke derfra hverken fra Provinserne eller fra Kjøbenhavn særlig lovende. Kjøbenhavn sluttede for Solsikkekager til Odense 14 Øre, Nyborg 13 Øre, Svaneke 17 Øre, Majs til Kjøge 11 Øre, samt at lade fra Damper, som ventes i Slutningen af denne Uge, Hvøde til Åhus 14 Øre.

Havarier og Forlis.

Bodil, Dpsk. af Esbjerg, har ved Indsejling til Slusen i K. W. Kanalen været i Kollision med Dampskibet »Alice« af Kjøbenhavn. Dette sidste fik Hækken beskadiget og Sluseporten fik en Del Skade. »Bodil« tog ingen Skade.

Johanna, Skonnertbrig af Halmstad, er den 15. ds. paa Rejsen fra Methil til Falkenberg med en Ladning Kul strandet paa yderste Revle ved Højen Fyr. Stormen har senere kastet Skibet ind mellem 2den og 3dje Revle, hvor Søen stadig slaar over Dækket. Muligvis bliver Skonnertbriggen Vrag.

Martha, Skonnert, grundstødt paa Lillegrunden, blev den 15. ds. bragt flot af Svitzers, efter at en Del af Cement-Ladningen var lostet i Lægtere, og ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Martin, Skonnert af Thuro, grundstødt paa Middelgrunden, er af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse. Denne gav til Resultat, at Skibet var tæt, hvorefter Rejsen fortsattes.

Helmira, Dpsk. af St. Johns, New Foundland, kom den 17. ds. paa Rejsen fra Buenos Aires til forskellige danske Provinsbyer samt Sverig med Majs paa Grund paa Øen Hjelm. To Svitzerdampere assisterer. En Del af Ladningen maa losses i Lægtere. Skibet staar 5 Fod i Grunden.

Efter senere Meddelelser har Svitzers »Helsingør« og »Kattegat« bragt Dampere flot og ind til Aarhus.

Christine, Skonnert af Hadsund, kom den 17. ds. paa Rejsen fra Aarhus til Svøndborg i Ballast paa Grund paa Ramsø. Skibet har Assistance.

Ingeborg, Dpsk., kom den 17. ds. paa Rejsen fra Assens til

Aalborg med Sukker paa Grund i Limfjorden udfor Rørdal. Skibet har Assistance.

Et hollandsk Sejlskib er den 18. ds. kommet paa Grund ved Dragør. Svitzer afgik straks til Dragør, men Sejlskibet var kommet flot, da Bjergningsdampere naaede derud, og fortsatte Rejsen.

Cap Corzo, Dpsk., kom ved Afsejling fra Kjøbenhavns Frihavn i Kollision med Lægter »August« fra Hamburg og beskadigede denne saa meget, at Reparation er nødvendig. Cap Corzo forblev ubeskadiget og fortsatte Rejsen.

Hispania, Dpsk. af Stettin, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Newcastle i Ballast faaet en Del Keelsskade og er indkommet hertil for Reparation.

Karensine, Skonnert af Donso, ankom den 18. ds. hertil fra Stettin med en Ladning Kul. Skibet, der blev bugseret af en Sløbedamper, var blevet paasejlet af Marinens Patrouillebaad Nr. 9 og faaet Skade paa Forgrejterne samt Stævnen knækket. Skibet løsser sin Ladning i Gasværkshavnen.

Familjen, 3/m. Skonnert af Brantevik, kom den 15. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Raumo med en Ladning Cement paa Grund ved Valkeakari. Skibet har Assistance.

Nybygninger, Køb og Salg.

Motorleverance til Fyrvæsnet. Maskinfabriken Tuxham, Kjøbenhavn, der er Specialist i Motoranlæg, har haft den Tilfredsstillelse at modtage Ordre paa Levering af en Tuxham-Raaojemotor til Installation i Fyrvæsnets Motorskib Nr. 1, for Drift af Kompressor anlæget til Sirenerne, hvilken Ordre maa betragtes som en særlig Anerkendelse, idet Fyrvæsnet stiller de mest vidtrækkende Fordringer med Hensyn til Driftssikkerheden af de Anlæg, der under Taage skal tjene til Sikkerhed for Søfarten.

»Tuxham« opnaaede under »Den Internationale Motorudstilling 1912« Udmærkelse i Form af Guldmedalje og Anerkendelse for at være den mest økonomiske af samtlige prisbelønnede Motorer; ogsaa i Aar har Tuxham-Motoren under en International Udstilling, der afholdtes i Holland, opnaaet Guldmedalje.

Forøvrigt har Firmaet Tuxham i indeværende Aar, foruden at udføre en Mængde Ordre saavel her hjemme som til Udlandet, haft Motorleverancer til Hærens tekniske Korps, til Statstelegrafvæsnet, til De danske Statsbaner, til Burmeister & Wain, saavel her hjemme som til Fabriken i Skotland, til Det forenede Dampskibsselskab, Det østasiatiske Kompagni og — hvad der er af den største Betydning for Firmaets Eksporthandel — Leverancer til det engelske Admiralitet

Fra Antwerp Engineering Co's Værft i Hoboken ved Antwerpen blev fornylig Dampere »Lewyngwais« bygget for Regning Harries Bros & Co., Swansea, sat i Vandet. Skibet har følgende Dimensioner: 229' 3" × 35' 66" × 17' og en Lasteevne af 2,000 Tons ved 15' 9" Dybgaende.

Maskinerne er Triple-Ekspansionsmaskiner med 1,000 ind. H. K. Hastigheden skal andrage 9 $\frac{1}{2}$ Knob.

(»Hamb. Corr.«)

Fragtdampere »Rødfaxe« (Stabelnummer 142) bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Skandia, Kjøbenhavn, blev den 16. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskib- & Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanisk Lloyds højeste Klasse »special survey«, er 248' langt i Hoveddækket, 38' bredt og 17' 6" dybt; det bliver forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 700 I. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Dampskib til Kjøbenhavn.

Randers Havneudvalg har solgt Bugserdampere »Uller« til Entreprenør N. C. Olsen, Aalborg, for 12,000 Kr.



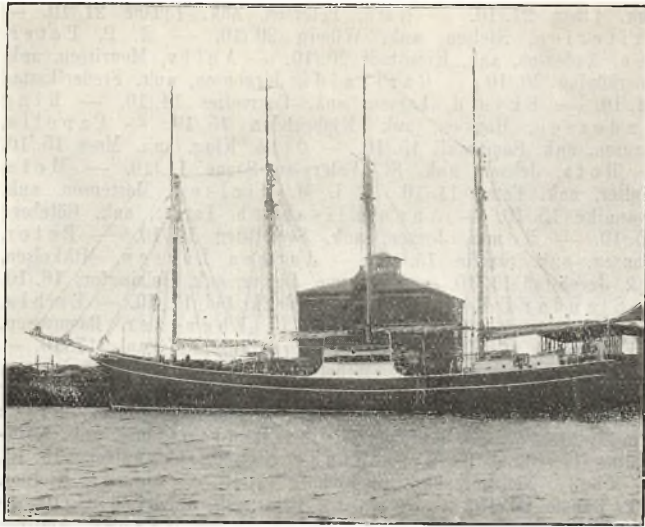
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/S „MORTEN JENSEN“,
Danmarks største Sejlmotorskip, forsynet med
160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lasteevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

TILBUD OG OVERSLAG sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratorer og Hovmest. r.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Gibraltar 20./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 19./10. — Algarve, Borries, ank. Frederikshavn 17./10. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 18./10. — A. N. Hansen, Sørensen, afg. herfra 20./10. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 16./10. — Arkansas, Egense, afg. Boston 9./10. — Arno, Lepper, ank. Antwerpen 19./10. — Aurora, Gommesen, afg. Petersborg 18./10. — Beira, Mortensen, pass. Dartmouth 20./10. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 20./10. — C. F. Tietgen, Pedersen, afg. New York 16./10. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Antwerpen 16./10. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 20./10. — Charkow, Søberg, ank. Petersborg 7./10. — California, Petersen, afg. Kristiania 11./10. — Christianssund, Andersen, ank. Trondhjem 20./10. — Dagmar, Müller, afg. Palermo 18./10. — Dania, Jørgensen, afg. Baltimore 4./10. — Douro, Sørensen, ank. hertil 20./10. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 20./10. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 20./10. — Ficaria, Munch, ank. hertil 20./10. — Florida, Andersen, afg. Filadelfia 8./10. — Garonne, Kromann, ank. hertil 20./10. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 21./10. — Hengest, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 20./10. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 19./10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Petersborg 18./10. — Jolantha, Kylliesbech, ank. hertil 20./10. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 19./10. — Kentucky, Andersen, ank. Avonmouth 16./10. — Kiew, Tønneen, pass. Holtenau 19./10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 12./10. — Louise, Svan, ank. London 20./10. — Louisiana, Jønsen, ank. hertil 10./10. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Peniche 19./10. — Minsk, Harder, pass. Ushant 20./10. — Morsø, Nellemann, pass. Brunsbüttel

21./10. — Nicolai II, Petersen, ank. Petersborg 20./10. — Nordjylland, Bidstrup, ank. Petersborg 15./10. — O. B. Suhr, Frisencette, pass. Brunsbüttel 20./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Hull 14./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 14./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Baltimore 15./10. — Pern, Gotthardt, ank. Libau 16./10. — Pregel, Iversen, ank. hertil 17./10. — Romny, Bøgvad, afg. herfra 20./10. — Saga, Hausen, afg. Lovisa 20./10. — Saxo, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 21./10. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 19./10. — Texas, Clauson Kaas, afg. Montevideo 2./10. — Thyra, Dam, pass. Brunsbüttel 19./10. — Tiber, Bech, afg. Antwerpen 19./10. — Tomsk, Wiberg, ank. Riga 16./10. — Tula, Therkildsen, afg. Pera 12./10. — Tyr, Thaning, ank. hertil 20./10. — United States, Gottsche, afg. Kristianssand 16./10. — Vendsyssel, Henriksen, pass. Brunsbüttel 20./10. — Viking, Tramp, ank. hertil 21./10. — Virginia, Ørsted, ank. Kristiania 18./10.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Falkenberg, ank. Burntisland 18./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 10./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Sunderland 18./10. til Libau. — Russ, Petersen, ank. Swansea 12./10. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 18./10. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 16./10. til Terneuzen. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Campbellton 11./10. til Dublin. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Hull 18./10. til Petersborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Blvth 19./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Petersborg 8./10. — Nawa, Dahl, ank. Cardiff 17./10.

Det Østasiatiske Kompagni. Samui afg. Kjøbenhavn 20./10. udg. — Jutlandia afg. Middlesbro 21./10. udg. — Cathay afg. Takao 19./10. udg. — Bandon ank. Bangkok 15./10. udg. — Pangan ank. Nørre Sundby 20./10. udg. — Selandia ank. Penang 19./10. udg. — Siam ank. Rotterdam 18./10. udg. — Kina pass. Gibraltar 17./10. udg. — Bintang pass. Perim 16./10. hjemg. — Indien pass. Shanghai 13./10. hjemg. — Traquebar pass. Dungeness 20./10. hjemg. — Annam afg. Port Said 15./10. hjemg. — Arabien afg. Karatsu 18./10. hjemg. — Chumpon ank. London 17./10. hjemg. — Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Portland 11./10. udg.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Tofte 21./10. til Hamburg. — Anna Mærsk afg. Petersborg 18./10. for Acton Grange. — Chassie Mærsk ank. Hull 18./10., laster til Riga. — Eleonora Mærsk ank. Danzig 19./10., laster til Garston. — Hulda Mærsk ank. Middlesbro 21./10., laster til Kjøbenhavn. — Laura Mærsk afg. Cardiff 18./10. for Las Palmas. — Lexa Mærsk afg. Port Talbot 16./10. for Valencia. — Peter Mærsk ank. Kaporja Bugten 9./10., laster til Gent. — Sally Mærsk afg. Newport 15./10. for Livorno.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Norrköping 21./10. — Nelly, Clausen, ank. Åbo 19./10. — Fanny, Eriksen, pass. Brunsbüttel 19./10. for Rouen. — Lilly, Bang, afg. Nystad 21./10. til Kristinestad. — Alexy, Sørensen, afg. Kotka 19./10. til Nystad. — Dagny, Clausen, pass. Cape Peniche 18./10. for Göteborg. — Mary, Duhn, ank. Haparanda 19./10.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Riga 21./10. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 21./10. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kbhvn. 21./10.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 17./10. for Terneuzen. — London, Bom, pass. Kjøbenhavn 20./10. for Hull. — Paris, Tholander, ank. Hull 21./10. — Bryssel, Kaas, ank. Lübeck 19./10.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Barbados 15./10. til Guanoco. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Libau 16./10. — Roma, v. Thun, ank. Skien 18./10.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 7./10. — Amalienborg ank. Riga 10./10. — Brattingsborg ank. Kjøbenhavn 9./10. — Børglum ank. Huelva 15./10. — Dansborg ank. Jacobstad 13./10. — Elsborg afg. Terneuzen 14./10. — Esrom ank. Cardiff 14./10. — Flynderborg ank. Hull 8./10. — Frederiksborg ank. Rotterdam 26./9. — Guldborg ank. Danzig 13./10. — Gurre ank. Huelva 4./10. — Hammershus afg. East London 12./10. — Harrildsborg afg. Antwerpen 14./10. — Hundborg ank. Stralsund 11./10. — Jelling afg. New York 11./10. — Jømsborg ank. Anttora 13./10. — Jungshoved pass. Perim 10./10. — Jægersborg ank. Tyne 15./10. — Kallundborg afg. Swansea 11./10. — Kalø afg. Cardiff 7./10. — Klampenborg afg. Königsberg 14./10. — Kronborg afg. Norfolk 1./10. — Lejre pass. Barbados 13./10. — Marselisborg ank. Buenos Aires 7./10. — Næsborg ank. Riga 9./10. — Raudelsborg afg. Thiamshavn 14./10. — Silkeborg ank. Riga 15./10. — Skanderborg ank. West Hartlepool 5./10. — Skodsborg ank. Hull 11./10. — Spigerborg afg. Swansea 9./10. — Stegelborg pass. Kjøbenhavn 14./10. — Stjerneborg ank. Kjøbenhavn 13./10. — Søborg afg. Novorossisk 14./10. — Taarnborg ank. Nantes 11./10. — Ulfshørg pass. Flambro Head 12./10. — Uranienborg afg. Bona 11./10. — Vordingborg ank. Windau 8./10. — Ørkild ank. Port Talbot 11./10.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Grimsby 18./10. — Sara, Jensen, afg. Uleåborg 15./10. — Helene, Sørensen, afg. Kiel 20./10. — Ragnhild, Schultz, afg. Kings Lynn 20./10. — Valborg, Hansen, ank. Leith 16./10. — Sjælland, Svarrer, ank. Fredericia 18./10. — Estrid, Hansen, ank. Burutisland 20./10. — Agnete, Dam, afg. Leith 20./10. — Gunhild, Hansen, ank. Petersborg 13./10. — Hermia, Farup, ank. Santander 14./10. — Elise, Jørgensen, afg. Hamburg 15./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 20./10. — Europa, Hansen, afg. Aarhus 21./10. — Frankrig, Friis, afg. Baltimore 1./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Swansea 21./10. — Alf, Hansen, ank. Rotterdam 19./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Galveston 21./10.

Brix Hansen & Co. John, Holm, ank. Københavns Flydedok 27./9. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Methil 14./10. — Nordpol, Nielsen, ank. Gent 21./10.

Orion. Erik, Nielsen, ank. Riga 17./10. — Flindt, Hansen, ank. Riga 21./10.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Libau 17./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Port Arthur, Texas 19./10. — Eklipstika, Hemmingsen, afg. Hungerburg 20./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Hernösand 19./10. — Svend, Schmidt, ank. Grangemouth 18./10. — Urania, Clausen, ank. Alholm 17./10.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, ank. Oran 18./10. — Martha, Christensen, ank. Tynen 13./10. — Elua, Rathje, ank. Skeldefå 18./10. — Therese, Pedersen, ank. Norrköping 20./10. — Harriet, Larsen, ank. Petersborg 21./10. — Dagny, Therkildsen, afg. Hernösand 17./10. — Simone, Møller, afg. Burutisland 22./10. — Jeanne, Olsen, ank. Methil 15./10. — Vera, Risø, afg. Tynen 17./10. — Daisy, Jørgensen, afg. Hudiksvall 18./10. — Annine, Leth, ank. Rouen 20./10. — Kamilla, Løfler, ank. Sunderland 19./10. — Betty, Lagesen, ank. Dunston 13./10.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Boness 18./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. St. Lucas 12./10. — Holland, Poulsen, ank. Boness 19./10. — England, Bennetsen, ank. Methil 14./10.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja ank. Newcastle 19./10.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejeff ank. Harburg 19./10.

Æro. Energi, Jensen, ank. Burutisland 17./10. — Enigheden, Jensen, ank. Borgå 20./10.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Odense 12./10. — Lilli, Holm, ank. Swinemünde 12./10. — Neptun, Kjeller, ank. København 13./10. — Næstveder ank. København 14./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Karlskrona 15./10. — Magnus, Hansen, ank. Oscarshavn 18./10.

Svendborg. Apollo, Nielsen, ank. Civitavecchia 17./10. — Zampa, Wulf, ank. Middlesbro 17./10. — Libra, Hansen, ank. St. Vorst 17./10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Söderhamn 18./10. — Anna, Fisker, ank. Herten 18./10. — Newsky, Nielsen, ank. København 18./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Nakskov 18./10. — Lindhard, Madsen, ank. Granton 18./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Landskrona 19./10. — Urda, Skov, ank. Kristiania 18./10. — Fortuna, Jørgensen, ank. Umeå 20./10. — Erhardt, Malling-Larsen, ank. Langesund 20./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Helsingfors 20./10. — Pampa, Jensen, ank. Arendal 18./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Lysekil 20./10. — Rossing, Larsen, ank. Svolvig 20./10. — Noah, Jørgensen, ank. Helsingfors 20./10. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Åbo 20./10. — Martin Nisson, Jensen, ank. Oskarshavn 18./10. — Hans Emil, Skov, ank. Riga 19./10.

— Maagen, Jensen, ank. Newcastle 20./10. — Ruth, Larsen, ank. Libau 21./10. — Gæa, Petersen, ank. Ljusne 21./10. — Criterion, Nielsen, ank. Wiborg 20./10. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Kronstadt 20./10. — Activ, Mouritsen, ank. Norrköping 20./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Frederiksstad 14./10. — Skjold, Larsen, ank. Courcelles 14./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. København 15./10. — Capella, Hansen, ank. Sundswall 15./10. — Otto, Klug, ank. Moss 15./10. — Rota, Jensen, ank. St. Valery-sur-Sonne 14./10. — Meta, Møller, ank. Farao 11./10. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Svannike 15./10. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Göteborg 15./10. — Roma, Jensen, ank. Svendborg 16./10. — Peter, Hansen, ank. Stettin 15./10. — Jørgen Larsen, Mikkelsen, ank. Jacobstad 15./10. — Kamilla, Fisker, ank. Helsingfors 16./10. — Standard, Rasmussen, ank. Frederiksstad 17./10. — Embla, Nørregaard, ank. Kristiania 17./10. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Höganäs 16./10. — Mine, Nielsen, ank. Kristiania 17./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Wiborg 17./10. — Helge, Nielsen, ank. Fjellebroen 16./10. — Constance, Hansen, ank. Wiborg 17./10. — Ragnhild, Wilde, ank. Hadsund 16./10. — Frits Emil, Nielsen, ank. Boston 16./10. — Gefion, Lund, ank. Nordmaling 17./10. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Aalborg 18./10. — Niels, Nielsen, ank. Æroskjøbing 17./10. — Agnes, Nielsen, ank. Raumo 20./10. — Laurits, Dam, ank. Wisbeach 21./10. — Brødrene, Jørgensen, ank. Wasa 21./10. — Haabet, Andreasen, ank. Wasa 21./10. — Clytia, Jensen, ank. Kristiania 21./10. — Gæa, Petersen, ank. Söderhamn 21./10. — Pallesen, Jensen, ank. Granton 20./10. — Vesta, Povlsen, ank. Vejle 20./10.

Æro. Daggrv, Madsen, afg. København 13./10. til Kolberg. — Alfa, Madsen, ank. Dakar 15./10. — Karen, Albertsen, ank. København 15./10. — P. R. Nielsen, Petersen, ank. København 15./10. — Anne, Jørgensen, ank. Københavns Frihavn 15./10. — Heimdæl, Staugaard, ank. Københavns Red 16./10. p. R. t. Riga. — Valkyrien, Weber, ank. Marstal 16./10. — Johanne, Hansen, ank. Drøbak 14./10. — Karen, Albertsen, ank. København 15./10. — Bertha, Madsen, ank. København 15./10. — Mariane, Petersen, ank. Københavns 14./10. — Solon, Rasmussen, ank. Göteborg 14./10. — Freya, Nielsen, ank. Granton 14./10. — Kianna, Christensen, ank. Gravesend 16./10. — Albertine, Madsen, ank. København 16./10. — Diana, Hansen, ank. Faaborg 16./10. — Gertrud, Christensen, ank. Kronstadt 16./10. — Skirner, Rasmussen, ank. St. Vaast la Hauge 16./10. — Thor, Petersen, or ank. Maracibo. — Vega, Petersen, afg. København 16./10. til Limhamn. — Nanna, Østermann, ank. Hernösand 16./10. — Hebe, Clausen, ank. Sunderland 17./10. — H. C. Grube, afg. Danzig 17./10. til Sundsvall. — Atlantic, Rasmussen, afg. Douglas 17./10. til Kjøge. — Ami, Hansen, ank. Egersund 15./10. — Fremad, Hansen, ank. Kirkwall 15./10. — Fremad, Stegmann, ank. Aalborg 15./10. — Caroline, Madsen, ank. København 17./10. — Neptun, Skals, ank. Nekso 17./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Fakse Ladeplads 17./10. — Hosanna, Raahauge, ank. Sandefjord 17./10. — Prøven, Schmidt, ank. West Wemyss Red 17./10. — Christian Nielsen, ank. Norrköping 17./10. — Marie, Østermann, ank. Sølvesborg 17./10. — Canolla, Thiellesen, ank. København 17./10. — Elsa, Boye, ank. København 17./10. — Hermod, Dreimann, ank. Leith 18./10. for Dvsart. — Ellen, Nielsen, ank. Fowey 18./10. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Wismar 19./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Malmö 19./10. — Amor, Hansen, ank. Hudiksvall 20./10. — Anna Petersen, ank. Pillau 19./10. — Henry, Jensen, ank. Sabv 19./10. — Gloria, Christensen, ank. Arendal 20./10. — Norden, Rasmussen, afg. Fowey 18./10. til Odense. — H. C. Christensen pass. Dungenes 17./10. østg.

INDHOLD:

København, den 23. Oktober 1913. — Sø- og Handelsretsdøm. — Bekendtgørelse om Oplævelse af Justitsministeriets Bekendtgørelse af 13. December f. A. om Sundhedsforanstaltninger overfor Konstantinopel. — Hvordan faar vi Sofolk? — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger. Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Kunsthværfværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringshværfværkeri af enhver Art.

Originalt engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Engshavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 5031. Telegramadr.: „RAKET“, København. Privattelefon Nora 2393.

Københavnsskibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika's W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. „Efterretninger for Sjøfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgd. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone anlig foruden Portoudgifterne. Enkelt Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Breddel- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

- 2024.** Sverrig. Utklippan E. Vrag borttaget.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42/1124. Stockholm 1913.)
Vraget af Damperen *Patria* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 55° 57' 08" N. 15° 45' 28" E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1757. København 1913.)
- 2025.** Sverrig. Bløkinge. Mjöo Sund. Grund afmærket.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42/1102. Stockholm 1913.)
En 3 m Grund er fundet i *Mjöo* Sund, paa 56° 09' N. 15° 01' E. En Stage er udsat tæt NE. for Grunden.
- 2026.** Sverrig. Stockholm Skærgaard. Almgrund. Ombytning af Fyrskib.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42/1101. Stockholm 1913.)
Omtrent den 24de Oktober 1913 ombyttes *Almgrund* Fyrskib med et Fyrskib, der viser Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm. Skibet er helt overbygget, rødmalet og har en rød, taarnlignende Fyrmast samt en Mast agter med Ballon. Taagesignal gives med Sirene, To-Stød hver 1^{m.}. 59° 16' 45" N. 19° 01' 43" E.
- 2027.** Sverrig. Söndre Kvarken. Singö. Magnetiske Forstyrrelser.
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 42. Stockholm 1913.)
N. og E. for *Järnhällan* (*Singö*) findes en Strækning indtil 600 m fra Grunden, hvor Kompassets Misvisning forandres fra 1° til 13°. Afvigelsen er størst 100 m E. for Grunden. 60° 12' 52" N. 18° 45' 05" E.
- 2028.** Finland. Bottniska Bugt. Åbo Distrikt. Raumo. Grund fundet.
(„Underrättelser för Sjöfarande“ Nr. 134. Helsingfors 1913.)
I det N.-lige Indløb til *Raumo* er fundet en 6,7 m Grund, *Lendfors Grund*. Den er afmærket med en Vager med Kryds, som ligger i 7,3 m Vand paa c. 61° 10' N. 21° 19' E.

- 2073.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Hillsboro Bugt. Gadsden Pynt. Baake ødelagt. Tønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3272. Washington 1913.)
Gadsden Point Baake er ødelagt. Paa dens Plads er udlagt *Gadsden Point Beacon* vandret stribede Stumtpønde. 27° 49' 00" N. 82° 27' 20" W.
- 2074.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bugt. East Bugt og Blackwater Bugt. Fyr tændt og Fyr slukket.
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3189. Washington 1913.)

- Middle* Fyr er slukket, men Fyrbaaken bliver staaende under Navnet *Middle* Baake.
- East Bay Channel* Ledefyr er tændt i den N.-lige Forlængelse af Midtlinien i det gravede Løb fra *Middle* Baake til *Escribano Point* Baake. Forfyret viser rødt, fast Lys. Sort, pyramideformet Baake. 30° 31' 38" N. 87° 01' 40" W. Bagfyret viser hvidt, fast Lys. Hvid, pyramideformet Baake, c. 1/2 Sm 11' fra Forfyret.
- Blackwater Bay Channel* Ledefyr er tændt i den SW.-lige Forlængelse af Midtlinien i det gravede Løb fra *Escribano Point* Baake hen mod *Bay Point* Fyr. Forfyret viser rødt, fast Lys. Sort, pyramideformet Baake. 30° 30' 16" N. 87° 02' 15" W. Bagfyret viser hvidt, fast Lys. Hvid, pyramideformet Baake, c. 0,6 Sm 207' fra Forfyret.
- Escribano Point* Fyr er slukket, men Fyrbaaken bliver staaende under Navnet *Escribano Point* Baake.

- 2075.** Cuba S.-Kyst. Niquero. Grund rapporteret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3191. Washington 1913.)
En Damper rapporterer at være stødt paa en lille Pulle med 4 à 4,3 m Vand, hvor Kortet angiver 4,9 m, i Indløbet til *Niquero* Havn, 322 1/2° fra *Niquero* Jernbane-Mole og 44° fra *Niquero Cay*. Skibet stak 4,4 m, og det var Højvande, da det stødte. *Niquero Cay*: 20° 03 1/2' N. 77° 36 1/4' W.
- 2076.** Porto Rico SE.-Kyst. Yabucoa. Vrag borttaget.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2698. Berlin 1913.)
Vraget af Damperen *Vasco* i *Yabucoa* Havn er borttaget og Afmærkningen inddraget. 18° 03 1/2' N. 65° 49' W.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/734. København 1913.)
- 2077.** Brasilien. Ilha Grande Bugt. Ribeira Bugt. Mauá. Tønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3193. Washington 1913.)
En rød Spidstønde er udlagt ved Skæret *Lage de Mauá*, 550 m 66° fra Øen *Palmeira*, paa samme Sted, hvor den nylig inddragne Lystønde laa. 22° 58' 30" S. 44° 23' 00" W
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1746. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2078.** Spanien. Barcelona. Afmærkning ved Havnearbejder.
(„Aviso à les Navegantes“ Nr. 136/1102. Madrid 1913.)
Foruden den tidligere Afmærkning ved den nye Tvermole, som bygges ved *Barcelona* Havn, er udlagt et Fartøj, fra hvilket vises et grønt, fast Lys, 120 m fra Bølgebrøderen. c. 41° 21 1/2' N. 2° 10' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1002. København 1913.)
- 2079.** Frankrig. Marseille. Fyr tændt.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 477/2952. Paris 1913.)
Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Tværmmolen fra *Kap Janet*, ved *Madrague Bassinet*. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 5 Sm. 43° 20' 10" N. 5° 20' 35" E. Den sorte Lystønde, der viste rødt, fast Lys, er inddraget.

- 2029. Finland. Åland. Skålskär SSW. Grund fundet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2656. Berlin 1913.)
I Farvandet S. for *Skålskär* ligger en Stengerund, 1,8 Sm 2041 $\frac{1}{2}$ ° (misv. SW. t. S. 3/4 S.) for *Skålskär* Fyr. Den er c. 425 m lang i NNW.—SSE. og 85 m bred. Mindste Dybde, 2,7 m, findes midt paa Grunden. Fyret: 60° 25' N. 19° 36' E.
- 2030. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Korfören. Sømærke for- andret.**
(„Underrettelser for søfarende“ Nr. 42/1104. Stockholm 1913.)
Sømærket paa *Korfören* er nu pyramideformet med Stang og Trekant, hvidt for- nedden og rødt foroven. Højde over Vandet: 15 m. c. 60° 16' N. 26° 11' E.
- 2031. Rusland. Finske Bugt. Kapornemi Bugt. Rogusar SE. Tønde udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2659. Berlin 1913.)
SE. for *Øen Rogusar* er nu udlagt en rød-hvid Spirtønde med 2 fra hinanden vendte Koste i 11 m Vand ved E. Siden af et 0,9 m Sted. 59° 31' 13" N. 25° 19' 52" E.
(Kort Nr. 155.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1888. København 1913.)
- 2032. Rusland. Windau. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2661. Berlin 1913.)
Et rødt, fast Fyr er tændt paa det øverste Hjørne af *Herzog Kajen*, paa høje Bred af *Windau* Floden, 0,28 Sm 991 $\frac{1}{2}$ ° (misv. E. t. S. 1/4 S.) fra det røde, faste Fyr paa den indre N.-Mole. Flammens Højde: 5 m. Hvid Fyrpæl. 57° 23 $\frac{1}{4}$ ' N. 21° 32 $\frac{1}{4}$ ' E.
(Kort Nr. 206.)
- 2033. Tyskland. Vinterafmærkning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2724. Berlin 1913.)
I *Tyskland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen paa begyndt.
- 2034. Tyskland. Frisches Haf. Elbing. Vrag.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2722. Berlin 1913.)
e. 1,6 Sm fra det W-lige Molehoved ved Farvandet til *Elbing* og noget N.-ligere end Forbindelseslinien mellem Fyret paa nævnte Molehoved og *Danzig* Fyr er sunket en Pram, som er helt under Vandet. En Vragtønde er udlagt derved, og Vraget er belyst om Natten. *Danzig* Fyr: 54° 18' 05" N. 19° 17' 48" E.
- 2035. Tyskland. Plantagenet Grund. Lys- og Fløjstøndes Belliggenhed.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2723. Berlin 1913.)
Lys- og Fløjstønden *Plantagenetgrund N.* ligger nu paa 54° 39' 34" N. 12° 46' 06" E., idt. danske Kort. Naar der adderes 6" til Br., svarer den til *tyske* Kort.
(Kort Nr. 189, 157 og 160.)
- 2036. Tyskland. Kiel Fjord. Skydning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2651. Berlin 1913.)
Indtil den 20de December 1913 og fra den 5te Januar til den 1ste Juni 1914 skydes der to eller tre Dage hver Uge fra Kysten nedden for *Brauner Berg*. Der skydes enten om Dagen fra Kl. 1 til 4 Em. eller om Aftenen fra Kl. 5 til 8 Em. fra Oktober til Februar, og fra Kl. 7 til 10 Em. fra Marts til Juni. Det Farvand, som i den Anledning er spærret, begrænses mod N. af Linien: Tønde *Kiel C*—Hotel *Schiksee*, mod E. af Linien: Tønde *Kiel C*—*Kiel D*—*Friedrichsort* Fyr, samt mod S. af en Linie gennem *Laboe* Mølle og Tønde *Kiel 6*.
Forud for Skydningen heises paa nærmeste Fort det internationale Signal S. D., og under Skydningen vajer rødt Flag eller vises rød Lanterne paa Fortet. Politifartøjer fører gult Flag forude eller rød Lanterne over Topantennen. *Friedrichsort* Fyr: 54° 23' 32" N. 10° 11' 50" E.
- 2065. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Thimble Shoal. Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3262. Washington 1913.)
To midlertidige, faste Fyr, rødt over hvidt, er tændt ud mod Løbet paa den Bygning, som nylig er opført ved *Thimble Shoal* Fyrbygning. Stedet skal passeres langsomt. 37° 00' 52" N. 78° 14' 24" W.
- 2066. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Potomac Floden. Yocomico Floden. Lynch Point. Tønde inddraget.**
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1807. København 1913.)
(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3179. Washington 1913.)
Lynch Point Shoal Stumpønde 9, paa Kanten af Grunden ud for *Lynch Point*, er inddraget. *Lynch Point* røde, faste Fyr: 38° 02' 26" N. 76° 30' 00" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1051. København 1913.)
- 2067. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Choptank Floden. Blackwalnut Point Shoal. Fyr tændes. Tønde inddrages.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3260. Washington 1913.)
Omtrent den 24de Oktober 1913 tændes *Blackwalnut Point Shoal* Fyr, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., paa Yderenden af Grunden S. for *Blackwalnut Point*. Flammens Højde: 5 m. Sort Bæke. 38° 38' 30" N. 76° 20' 23" W. Samtidig inddrages *Blackwalnut Shoal* Tønde 714.
- 2068. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Severn Floden. Tolly Point Shoal. Tønde ombyttes med Lystønde.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3261. Washington 1913.)
Omtrent den 24de Oktober 1913 ombyttes *Tolly Point Shoal* Stumpønde 31 med en Lystønde, *Tolly Point Shoal* Lystønde 31, der viser hvidt Et-Blink hver 9 s., Blink 3 s., Mørke 6 s., 38° 56' 00" N. 76° 25' 50" W.
- 2069. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout. Wreck Point. Fyr atter tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3264. Washington 1913.)
Wreck Point Fyr er genopført og atter tændt. Det midlertidige Fyr er slukket. 34° 37' 04" N. 76° 32' 38" W.
- 2070. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden. Midlertidige Fyr tændt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3265 og 3266. Washington 1913.)
Paa Ruinerne af *Mauls Point* Fyrbygning, 35° 27' 10" N. 76° 55' 21" W. og af *Windmill Point Shoal* Fyrbygning, 35° 31' 50" N. 77° 02' 41" W., er tændt midlertidige Fyr.
- 2071. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. John Floden. Undervandskløkke anbringes.**
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2005. København 1913.)
(„Notice to Mariners“ Nr. 1558. London 1913.)
Omtrent den 1ste November 1913 ombyttes Lys- og Fløjstønden ud for *St. John* Floden med en Lys- og Fløjstønde med Undervandskløkke. Tønden er sort og hvid lodret stribet, mærket *St. J.*, og viser Et-Blink hver 4 s., Blink 1 s., Mørke 3 s., 30° 23' 43" N. 81° 20' 09" W.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaimiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
- 2072. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Havn. Northwest Channel. Northwest Bar. Fyr flyttet og forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3270. Washington 1913.)
Northwest Bar Fyr er flyttet 200 m 319 $\frac{1}{4}$ ° hen til en ny, rød Fyrbygning, der staar i 5 m Vand, og det viser nu hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., 24° 37' 52" N. 81° 53' 46" W. z

2037. Tyskland. Flensborg Fjord. Lystønder udlagt. Tønde midlertidig inddraget. Tønde udlagt til Forsøg.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2663. Berlin 1913.)
 1. Spirtønderne *D* og *L* og Spidstønderne 2 og 3 er nu ombyttet med Lystønder.
 2. Den rød-sortte Baaketønde med Kryds, SW. for den sorte Spidstønde 4 paa 54° 53' 3" N. 9° 35' 1" E., er beskudiget og borttaget.
 3. Midt i Oktober 1913 udlægges til Forsøg en hvid Baaketønde 100 m E. for *Kragesand* ved Fjordens N.-Side. Den er Skibsarten uvedkommende. *Kragesand*: 54° 50' N. 9° 44' E.
 (Kort Nr. 241, 243 og 253.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1888. København 1913.)

2038. Tyskland. Flensborg Fjord. Vandstandsmaalere opstillet.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2730. Berlin 1913.)

Paa nedennævnte Steder i *Flensborg Fjord* er midlertidigt opstillet Vandstandsmaalere paa Træstilladser i 3 m Vand:

1. E. for *Drei*, paa 54° 51' 22" N. 9° 35' 52" E.
2. SW. for Dampskibsbroen ved *Brunsvæs*, paa 54° 51' 56" N. 9° 38' 16" E.
3. SW. for Dampskibsbroen ved *Søndager*, paa 54° 52' 42" N. 9° 34' 06" E.
4. W. for *Holms Forfyr*, paa 54° 51' 42" N. 9° 34' 21" E.

Man advares mod at beskadige Maalerne, som ikke er belyst om Natten. Positionerne svarer til *danske Kort*. Naar der addresser 6" til Br., svarer den til *tyske Kort*.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2039. Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.
 Naar Skydning fra Forterne omkring *København* finder Sted, vil der fremtidig blive vist følgende Signaler, der hejses under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds-Fort* og *Kastrup-Fort*:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1 Kugle | betyder Skydning fra <i>Middelgrunds-Fort</i> . |
| 1 Cylinder | — — — <i>Charlottenbunds-Fort</i> |
| 2 Kugler (den ene over den anden) | — — — <i>Trekroner</i> eller <i>Lametten</i> . |
| 2 Cylindre (den ene over den anden) | — — — <i>Mellemfort</i> eller <i>Prøvesteen</i> . |
| 1 Kugle over 1 Cylinder | — — — <i>Kastrup-Fort</i> . |
| 1 Kugle under 1 Cylinder | — — — <i>Saltholmsflak-Fort</i> . |

Signalerne vil blive hejst 1/2 Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, hejses Signalerne ved Siden af hinanden. Til yderligere Oplysning hejses under den anden Raanok 1 Kugle, naar der skydes paa store Afstande, hvorimod der ingen hejses, naar der skydes paa smaa Afstande.

Under selve Skydningen hejses et rødt Flag saavel paa det skydende Fort som paa den Damp, der slæber Skiven.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Forterne altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet. *Middelgrunds-Fort*: 55° 43' N. 12° 40' E. *Kastrup-Fort*: 55° 39' N. 12° 39' E.
 (Dansk Lods, Side 292.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/327. København 1912.)

2040. Danmark. Sundet. Kjøge. Vrag borttaget.
Galeasen De to Venner, der var sunket 0.35 Sm SE. for *Kjøge* Havnefyrt, er borttaget. Vraglystønden vil snarest blive inddraget. *Kjøge* Havnefyrt: 55° 27' 14" N. 12° 12' 07" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1975. København 1913.)

2056. Spanien W.-Kyst. Vigo Bugt. Cangas. Fyr forandret.
 („Avisos á los Navegantes“ Nr. 136/1090. Madrid 1913.)
 1. Det midlertidige, røde, faste Fyr paa Læmolens Hoved ved *Cangas* Havn er slukket, og der er tændt et rødt Fyr med Tre-Formærkelser hver 15 s., Lys 7.8 s., Mørke 1.4 s., Lys 1.6 s., Mørke 1.4 s., Lys 1.6 s., Mørke 1.4 s., Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 4 1/2 Sm. Fyrmast paa lille Hus. 42° 15' 5" N. 8° 46' W.

2057. Spanien S.-Kyst. Sanlúcar. Barre afmærket.
 („Avisos á los Navegantes“ Nr. 136/1088. Madrid 1913.)

Det nye Løb over Barren ved *Sanlúcar* er nu afmærket med 2 Baaker paa Lønd og 7 Tønder, af hvilke 1 ligger, hvor det gamle og det nye Løb skilles, og 1, hvor de atter forenes. *Chipiona* Fyr: 36° 44' N. 6° 26 1/2' W.

2058. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland. Cape Elizabeth Fyr-skib forandret Navn.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3169. Washington 1913.)

Cape Elizabeth Fyrskib hedder nu *Portland* Fyrskib. 43° 31' 30" N. 70° 05' 38" W.

2059. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Slue. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3251. Washington 1913.)

Den 3-mastede Skonnert *Nelste F. Sawyer* er sunket c. 0.2 Sm 328° fra *Pollock Rip* Tønde 2 i Indløbet til *Nantucket* Sund. Rejsningen stod, da Skibet sank. *Pollock Rip* Fyrskib: 41° 32' 05" N. 69° 54' 49" W.

2060. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Sakonnet Floden. Tønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3171. Washington 1913.)

Sakonnet 8-foot Rock Spirtønde 5 A er udlagt i 3.5 m Vand 0.2 Sm 102° fra 2.4 m Grunden, der ligger 1.3 Sm 1943/4° fra W.-Enden af *Gould Island*. Grunden: 41° 35' 40" N. 71° 13' 43" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1618. København 1913.)

2061. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Larchmont. Table Rock. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 39/3174. Washington 1913.)

Table Rock Spirtønde 1 ved Indløbet til *Larchmont* Havn er flyttet 80 m 188 1/4° hen i 5.5 m Vand ved en Grund med mindste Dybde 2.1 m. c. 40° 55' N. 73° 44' W.

2062. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal E. Vrag.

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3258. Washington 1913.)

Skonnerten *T. Morris Perot* er sunket 1/2 Sm E. for *Fenwick Island Shoal* Lys og Fløjtønde, der ligger paa 38° 26' 47" N. 74° 50' 44" W.

2063. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Assateague Ankerplads. Fyr tændt. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1480. London 1913.)

1. *Fishing Point Outer* Fyr er tændt paa Yderenden af *Fishing Point*, c. 1/2 Sm 315° (misv. NW. 1/2 N.) fra *Fishing Point* Fyr. Det viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0.3 s., Mørke 2.7 s., Flammens Højde: 5 m. 37° 52' N. 75° 22' W.

2. En Klokketønde er udlagt ved E.-Enden af *Turners Lump*, og en rød Spidstønde er udlagt ved W.-Enden af samme Grund. Den sorte Spidstønde ved denne Grund er inddraget.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2737 1912 og 4/117 København 1913.)

2064. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Hampton Roads. Sewall Point Spit. Fyr atter tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 40/3263. Washington 1913.)

Sewall Point Spit Fyr er genopført og atter tændt. 36° 58' 59" N. 76° 18' 36" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1887. København 1913.)

2041. Sverrig. Sundet. Höganäs. Afmærkning forandret.

(„Underrettelser for søfarande“ Nr. 42/1109. Stockholm 1913.)
Den nye Afmærkning ved Løbet til *Höganäs* Havn er nu udlagt. 56° 12' N. 12° 32 $\frac{3}{4}$ ' E.

(Kort Nr. 156, 160, 181, 210, 211 og 247).

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 90/1322. København 1913.)

2042. Danmark. Lille-Bælt. Kolding. Fyr tændes.

Den 17de November 1913 tændes et grønt Fyr med Formærkelser, 20 Formærkelser hver 1 Minut, paa Yderenden af Læmolen, der gaar SE. i fra N.-Siden af *Kolding* Havn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 184° gennem 0° til 124°. Linsapparat. Flammens Højde: 5 m. Hvidt, kegleformet Tårn med et grønt Bælte paa Midten. Havnen: 55° 29 $\frac{1}{2}$ ' N. 9° 29 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Kort Nr. 156, 160, 223 og 241. Danske Lods, Side 386. Havne-Lods, Side 91. Fyr-Port. Nr. 348 A.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.**2043. Danmark. Nordsøen. Horns-Bæv. Søren Bovbjergs-Dybt. Lystøndes Synsvide og Lysevne forandret.**

Lystønden *Søren Bovbjergs-Dybt S.* har nu en Synsvide og Lysevne paa 6 Sm. 55° 31' (24") N. 7° 56' (05") E.

(Fyr-Port. Nr. 32.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/1325. København 1913.)

2044. Tyskland. Vinterafmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2794. Berlin 1913.)

I *Tyskland* er Udlægningen af Vinterafmærkningen paabegyndt.

2045. Tyskland. Amrumbank og Eider. Fyrskibe atter udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2667. Berlin 1913.)

Fyrskibene *Amrumbank*, 54° 33' N. 7° 53' E., og *Eider*, 54° 16' N. 8° 18' E., er atter udlagt og Reserverfyrskibene inddraget.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 86/1661. København 1913.)

2046. Tyskland. Helgoland WNW. Vragtønde inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2668. Berlin 1913.)

Den grønne Lys- og Klokketønde, der viste grønt Et-Blink, ved Vraget af Luftskibet *L. I. c.*, 18, 5 Sm 286° (misv. NW. t. W. 1/2 W.) fra *Helgoland* Fyr, er inddraget. 54° 16 $\frac{1}{2}$ ' N. 7° 29 $\frac{5}{8}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1315. København 1913.)

2047. Tyskland. Weser. Robbenplate. Fyr tændt. Taagesignal.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2735. Berlin 1913.)

Fyret paa den nye Baake paa E.-Siden af *Robbenplate* er nu tændt. Det viser Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 7 s., Mørke 2 s., Lyset er grønt i Pejlinger fra 153° s. til 164°, iøvrigt hvidt. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt Lys, 3 Sm for grønt Lys. Baaken bestaar af en Due d'Albe med rødt Jernstativ og rød Lanterne; den har Isbryder baade opad og nedad Strømmen. Taagesignal gives til Stadihed med et selvvirkende Apparat. Et-Slag paa Klokke hver 15 s., 53° 40' 22" N. 8° 24' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1327. København 1913.)

2048. Frankrig. Calais. Vrag borttaget.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 473/2940. Paris 1913.)

Vraget af Lodsbaaden, o. 800 m 286° fra *Calais* W.-lige Molehoved, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 50° 58' 35" N. 1° 49' 45" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 90/1335. København 1913.)

2049. England. Dudgeon og Cromer Knoll. Fyrskibes Beliggenhed.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1561. London 1913.)

1. *Dudgeon* Fyrskib ligger 0,5 Sm 134° (misv. SE. t. S. 1/4 S.) fra den Plads, som Kortet nu angiver. Retret Beliggenhed: 53° 14' 02" N. 0° 57' 34" E., if. *engelsk* Kort Nr. 1190. Mærketønden ligger 0,6 Sm 35° (misv. NE. 1/2 E.) fra Fyrskibet.

2. *Cromer Knoll* Fyrskib ligger 0,8 Sm 127° (misv. SE. 5/8 S.) fra den Plads, som Kortet nu angiver. Retret Beliggenhed: 53° 15' 51" N. 1° 17' 38" E., if. *engelsk* Kort Nr. 1094. Mærketønden ligger 0,4 Sm 82° (misv. E. 5/8 S.) fra Fyrskibet.

2050. England. Humber. North Killingholme. Taagesignal.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1559. London 1913.)

Paa Stedet, hvor Molen bygges paa N.-Siden af *North Killingholme* Havn, gives Taagesignal med Klokke hver 1 m., hurtig Ringning 5 s., Pause 1 s., 1 Slag, Pause 5/4 s., 53° 40' N. 0° 14 $\frac{1}{4}$ ' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1330. København 1913.)

2051. England. Hartpool. Indløb midlertidig spærret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1547. London 1913.)

Fra 1ste November 1913 og indtil videre vil det N.-lige Indløb til Dokkerne i *Hartlepool* Havn være spærret. Man skal i den Tid benytte det nye, W.-lige Indløb, for hvilket Ledefyrerne (røde, faste) og N.-Molens Fyr (grønt, fast) igen vil blive tændt. 54° 41 $\frac{1}{2}$ ' N. 1° 11' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/322. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2052. Frankrig. Saint-Valéry-en-Caux. Fyrs Brændetid forandret.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 460/2850. Paris 1913.)

Det hvide Blinkfyrt paa W.-Molen ved *Saint-Valéry-en-Caux* Havn, hvilket hidtil tændtes 2 Timer før Højvande og slukkedes 2 Timer efter Højvande, brænder nu hele Natten. I øvrigt uforandret. 49° 52' 28" N. 0° 42' 34" E.

2053. England. Poole. Lystønde udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1525. London 1913.)

Paa S.-Enden af *Middleground*, *Poole* Havn, er udlagt en rød og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s., paa Pladsen for den nu inddragne Klokketønde. 50° 41' 20" N. 1° 57' 03" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2054. Frankrig. Quiberon. Basse Catic. Tårn genopført. Tønde inddraget.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 481/2975. Paris 1913.)

Paa *Basse Catic* er nu genopført et rødt Baake-Tårn med Kegle som Topbetegnelse, 5 m højt over Højvande. Den røde Spirtønde med Kegle, som midlertidig lå paa Stedet, er inddraget. 47° 28' 16" N. 3° 07' 33" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2/57 og 8/344. København 1911.)

2055. Frankrig. Goulet de Fromantine. Afmærkning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 485/2994. Paris 1913.)

Afmærkningen i *Goulet de Fromantine* er forandret saaledes:

1. En rød Spidstønde med Kegle, mærket *Bravillard* Nr. 6, er udlagt ved *Goulet* S.-Bred, midt mellem Tønden *Bravillard* Nr. 4 og *Milieu* Baake, paa 46° 53' 57" N. 2° 10' 35" W.

2. Den røde Spidstønde med Kegle, *Bravillard* Nr. 4, er flyttet NW. hen til 46° 54' 18" N. 2° 11' 12" W.

- 2080. Korsika. Ajaccio. Lavoir. Fyr forandret.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 482/2983. Paris 1913.)
 Fyret paa *Lavoir Mole* er flyttet fra Molens Inderende til dens Yderende. Lyset er fast; det er rødt i Pejlinger fra 33° til 34°5' over Arbejdet ved Forlængelsen af *Citadelle Mole* (denne Lysvinkel er midlertidig); Fyret er formærket 22½° paa hver Side af *Lavoir Mole* Midtlinje, over de grunde Steder ved Molernes Inderende; i øvrigt er Lyset hvidt. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 8 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Hvidt Taarn. 41° 55' 18" N. 8° 44' 38" E.
- 2081. Italien W.-Kyst. Maurizio. Lystende atter udlagt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/755. Genova 1913.)
 Lystenden, der viser rødt Lys med Formærkelser, er atter udlagt ud for Forlængelsen af *Maurizio S.-Mole*. 43° 52½' N. 8° 01½' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1846. København 1913.)
- 2082. Italien. Genova Bugt. Voltri. Fyr slukket.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/752. Genova 1913.)
 Det røde, faste Fyr paa Kysten ved *Voltri* er slukket. 44° 25½' N. 8° 45' E.
- 2083. Italien. Viareggio. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 257/751. Genova 1913.)
Viareggio Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s. 43° 51' 51" N. 10° 14' 37" E.
- 2084. Ægæiske Hav. Saloniki Bugt. Lodstvang ophørt. Afmærkning.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1544. London 1913.)
 1. Da Minerne er borttaget fra *Saloniki Bugt*, er Lodstvangen hævet.
 2. I Bugten findes for Tiden kun følgende Tønder: a) En sort og hvid vandret stribet Lystende, der viser hvidt Blink, paa *Vardar Grund*. b) En rød Tønde paa W.-Siden af *Vespaian Grund*, 0,7 Sm 229° (misv. SW. ¾ W.) fra Kap *Kara Fyr*, der ligger paa 40° 30' N. 22° 50¾' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1687. København 1913.)
- 2085. Tyrkiet. Dardanellerne. Regler for Passage.**
 Gennem Udenrigsministeriet har den *tyrkiske* Regering paa given Foranledning henledt Opmærksomheden paa, at Skibe, som ikke overholder de fastsatte Bestemmelser eller adlyder Signaler vedrørende Passage af *Dardanellerne*, selv maa bære Følgerne deraf. *Dardanellerne* W.-lige Indløb: 40° 05' N. 26° 12' E.
- 2086. Bulgarien. Varna. Besejling af Havn.**
 Ifølge Indberetning fra den *danske* Konsul i *Sophia* maa Skibe, bestemt til *Varna*, indtil videre afvente Bugser- og Lodsdamper paa 43° 03' N. 27° 58' 30" E., før de løber ind i Havnen. Sejlads er forbudt i Farvandet mellem Kysten og 28° 10' E. mellem Breddeparallerne 43° 05' og 43° 18' N.
- 2087. Rusland. Sorte Hav. Sevastopol. Tidsignal.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2682. Berlin 1913.)
 Naar Tidsignalet paa Marine-Observatoriet i *Sevastopol* ikke bliver givet rigtigt, hejses 10 m. senere en rød Ballon paa Observatoriets Flagstang. Denne Ballon er mindre end Tidsignal-Ballon. 44° 37' N. 33° 31½' E.
- 2088. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 41/2683. Berlin 1913.)
 Vraget af Dampkutteren *Sfinax*, E. for Tønden ved *Gretscheskaja* Banke, er borttaget. 47° 03' 55" N. 38° 49' 05" E.
- 2089. Tripolis (Libyen). Tolmetta (Tolmeita). Fyrs Plads.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 256/747. Genova 1913.)
 Det hvide Fyr med En-Formærkelser ved *Tolmetta* ligger paa 32° 43' 07" N. 20° 53' 30" E. Synsvidde: 10 Sm. Rød Fyrmast ved rødt Hus.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1639. København 1913.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Oktbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampkibs Aktier.			
Forenede Dampkibs-Selskab		114¾	115
Danmark	106¾ - 1/8	106¾	106¾
Norden	114¾ - 115	114¾	115
Gorm			
Carl	116 - 1/8	116	116½
Dannebrog	131¾ - 1/2	131¾	131½
Skjold	104	103¾	104
Urania	32½ - 3/4	32½	33
Neptun	123½	123½	123½
Dampsk. af 1896	123½ - 3/4	123½	123¾
Hejmdal	128½ - 1/2	128	128½
Østasiatiske	127¾ - 1/2	127¾	127½
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	123½ - 124	123½	123¾
Form			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampkibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampkibs-Selskab	83½ - 84	83½	83¾
Dampkibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5½% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3½% uops. Stats		82¾	83
3½% Husejer Kreditk.	82½	82¾	83
3½% Kbhvn.s Kreditk.		83¾	90½
4% — — — — — 2. Serie.		92½	94½
4% — — — — — 1.		93½	94½
3½% Østift. Kreditf.		87¾	89¾
4% — — — — —		89	90
3½% Landkreditk.		92¾	94½
4% Østift. Kreditf.		89¾	90½

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		140¾	142½
Privatbank		102¾	103½
Landmandsbank		136¾	137
Handelsbank		142¾	143½
Grundejerbank		9½	10
Burm. & Wain	85½ - 3/4	85¾	86
Helsingørs Jærnsk.		118	119¾
Sukkerfabr.	221¾ - 222½	222½	222½
Bryggeri Aktier	230¾ - 231	230¾	230¾

Vekselkurs d. 22. Oktober 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.20	89.00
London	18.26	18.21
Paris	72.25	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.65	

Notering paa Berlins Børs d. 21. Oktober 1913.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	87.80
3½% — — — — — Boden Kredit	83.00
5% Mexikanske 1899	90.60
5% Rumænske Stats	98.60
4% — — — — — 1890	92.75

Omsætningen i Dampkibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 184,000, „Danmark“ 148,000, „Norden“ 220,000, „Carl“ 188,000, „Dannebrog“ 348,000, „Skjold“ 84,000, „Urania“ 20,000, „Dampskib. af 1896“ 136,000, „Hejmdal“ 124,000, „Gorm“ 152,000, „Neptun“ 64,000, „Dansk-russisk“ 364,000, „Østasiatisk“ 188,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning. 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1506. Bay of Bengal, Burma—Bassein River Entrance. Drestes shoal—Bouy withdrawn. Former Notice, No. 258 of 1911. Position, on eastern side of shoal. Lat. $15^{\circ} 54' N.$, long. $94^{\circ} 16\frac{1}{2}' E.$ Description. A black can buoy. Remarks. This buoy will not be replaced. (Notice No. 1506 of 1913, dated 6th October.)

Charts affected. No. 834, Bassein river and approaches. No. 3772, Calcutturras to Bassein river. No. 823, Koronge island to White point. No. 829, Cocanada to Bassein river. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 449.

No. 1513. Japan—Kinsiu, North Coast. Wakamatsu ko—Shoal in approach. Position. At a distance of $9\frac{1}{2}$ cables, $63^{\circ} (N. 68^{\circ} E. Mag.)$, from the Breakwater Light. Lat. $33^{\circ} 56' 5" N.$, long. $130^{\circ} 49' 55" E.$, on chart No. 532. Depth, $1\frac{1}{4}$ fathoms. Remarks. The British S.S. Kansu struck on this shoal. Variation, $5^{\circ} W.$ (Notice No. 1513 of 1913, dated 7th October.)

Charts affected. No. 532. Approach to Shimomoseki kaikyo. No. 127, Hirado kaikyo to Shimomoseki kaikyo. No. 2875, Nairai (Inland sea). Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 506.

No. 1515. Korea, South Coast. Bate (Chujia) group—Rock reported southward of. Position. Lat. $33^{\circ} 48' 00" N.$, long. $126^{\circ} 19' 32" E.$, on chart No. 3365. Depth, $3\frac{1}{4}$ fathoms. Remarks. This rock is now known as "Nakano rock", and this name has been placed on charts Nos. 3365 and 104. The name "Chujia" has been placed on charts after the name "Bate". (Notice No. 1515 of 1913, dated 7th October.)

Charts affected. No. 3365, Port Hamilton to Mackau group. No. 104, Korean archipelago, south portion. No. 3480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2347, Nipon, Kinsiu, Sibirku, &c. No. 1262, Hongkong to Gulf of Lian tung. No. 1263, China sea. Publications. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 654. Japan, Korea, &c., 1904, page 86. E.C. Korea, Siberia, &c., 1913, page 35.

No. 1521. Bay of Bengal, Burma—Mergui Archipelago. Courts island—Breakers reported south-westward of. Position. Lat. $11^{\circ} 55' N.$, long. $97^{\circ} 54\frac{1}{2}' E.$ Description. Heavy breakers apparently indicating the existence of a shoal. Note. "Breakers reported (1913)" and "Position approximate" has been placed against the above position on the charts. (Notice No. 1521 of 1913, dated 8th October.)

Charts affected. No. 216a, Lord Longborough island to Mergui. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. No. 70, Bay of Bengal. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1910, page 538.

No. 1523. Borneo, North-West Coast—Labuan Approach. (1) Kuraman island—Intended light. Date of establishment. Probably in December 1913. Position. On summit of island. Lat. $5^{\circ} 13\frac{1}{2}' N.$, long. $115^{\circ} 07\frac{1}{2}' E.$ Character. A flashing white light every five seconds, slowing thus:

Flash.

$\frac{3}{4}$ sec.

eclipse.

Elevation, 215 feet. Visibility, 21 miles (except where obscured by Labuan island). Order. 3rd. Dioptric. Power, 70,000 candles. Structure. White framework tower, 50 feet in height, with a red dome. Remarks. Further Notice will be given.

(2) Barit bank—Intended light-buoy. Date of establishment. After Kuraman island light is established. Position. On south-western patch of bank. Lat. $5^{\circ} 09' N.$, long. $115^{\circ} 05' E.$ Description. The existing white conical buoy fitted with a superstructure, exhibiting an occulting white light. Remarks. Further Notice will be given. (Notice No. 1523 of 1913, dated 8th October.)

Chart temporarily affected. No. 1844, Labuan island. No. 2109, Barram point to Nosong point. No. 2650b, China sea, southern position. No. 1263, China sea (I). No. 748b, Indian ocean, northern portion (1). Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 107. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, pages 108, 107.

No. 1531. Malacca Strait—Penang Harbour. Fort Cornwallis—Intended new light. Date of establishment. Probably during December 1913. Position. On N.E. bastion of fort. Lat. $5^{\circ} 24\frac{1}{2}' N.$, long. $100^{\circ} 20\frac{1}{2}' E.$ Character. A group occulting white light with red sector, showing a group of two eclipses every thirty seconds, thus:

Light.

eclipse.

Light.

eclipse.

Light.

eclipse.

Light.

eclipse.

Elevation, 87 feet. Visibility, 15 miles. Sectors. Red from $139^{\circ} (S. 42^{\circ} E. Mag.)$ to $152^{\circ} (S. 29^{\circ} E. Mag.)$. White thence, through south, &c., to $43^{\circ} (N. 42^{\circ} E. Mag.)$. Obscured thence to $109^{\circ} (S. 78^{\circ} E. Mag.)$. Faint white thence to $139^{\circ} (S. 42^{\circ} E. Mag.)$. Power, 9,000 candles. Order. 3rd. Structure. White iron pile tower, 70 feet in height. Remarks. On the exhibition of the new light, the existing revolving white light will be discontinued. Further Notice will be given. Variation, $1^{\circ} E.$ (Notice No. 1531 of 1913, dated 9th October.)

Charts temporarily affected. No. 3732, Penang harbour. No. 1366, Penang harbour and approaches. No. 793, Birtang group to Pulo Berhala. No. 1355, Malacca strait. No. 2760, Aceh head to Chingkak bay. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. No. 70, Bay of Bengal. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 419. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 166.

No. 1535. Red Sea—Perim Island. Obstruction point—Light discontinued. Former Notice No. 1306 of 1913. Position. Lat. $12^{\circ} 39\frac{1}{2}' N.$, long. $43^{\circ} 26\frac{1}{2}' E.$ Description. A group occulting white light. Remarks. Mariners are advised, in future, to pass on the western side of Perim island, as the obstruction point light is permanently discontinued. Note. "Old Lt. Tr." has been placed against the lighthouse on the charts; and "Disused Lt. Ho." against the view on chart No. 2592. (Notice No. 1535 of 1913, dated 10th October.)

Charts affected. No. 2592, Perim island, with plan. No. 3180, Approaches to strait of Bab el Mandeb. No. 143, Jebel Teir to Perim island. No. 8e, Red sea, sheet V., with plan. No. 6b, Gulf of Aden, western portion. No. 2523, Red sea. No. 1012, Arabian sea. Publications. List of Lights, 1913, Part V., No. 2207; Part VI., No. 143. Red Sea Pilot, 1909, pages 281, 276, 277.

No. 1546. Eastern Archipelago—Borneo, South Coast. Kumai bay—Buoys established. Former Notice, No. 1505 of 1912. (a) Position. On eastern side of small reef, situated at a distance of about $6\frac{3}{4}$ miles, $135^{\circ} (S. 46^{\circ} E. Mag.)$, from the southern extreme of Tanjung Penang. Lat. $3^{\circ} 6\frac{1}{2}' S.$, long. $111^{\circ} 37\frac{1}{2}' E.$ Character. A black can-buoy with truncated cone as topmark. Note. The note "Reported (1912)" shown on the charts against the reef mentioned above, has been erased. (b) Position. On western side of Sangora banks. Lat. $3^{\circ} 11' 50" S.$, long. $111^{\circ} 40' 00" E.$, on chart No. 1964. Description. A white conical buoy with ball as topmark. Variation, $1^{\circ} E.$ (Notice No. 1546 of 1913, dated 11th October.)

Charts affected. No. 1964, Tanjung Puting to Tanjung Sambar. No. 941a, Eastern archipelago, western portion. Publications. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 262. Eastern Archipelago, Part II., 1913 (in press), page 327.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr. Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran
Aarhus.	Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge , naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Kølhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.
Assens.	Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.		Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Fredericia.	I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnekaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen , ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen , 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa 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.	Udtøres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaalet og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 & 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paabegyndt 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 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 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 Ladtning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Natafmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 & 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser 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 Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$, alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingssplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningskostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufordeden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den nye Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd. Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe: Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. 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 Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned-sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods. Vest fra med 14 Fods. Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6', Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lødstvang. For Lødspengene se Danmarks Lødstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 600 Brutto Reg.-Tons.

Tæringer og Revner i Kedler og Dæk reparerer.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for enhver Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskrese. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

HÄNSCHELL & CO.

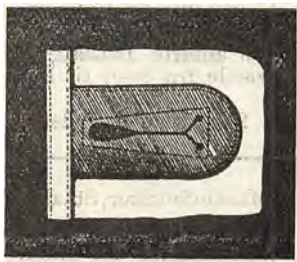
BARBADOS W. I.

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. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND

Bedste Olietøj Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

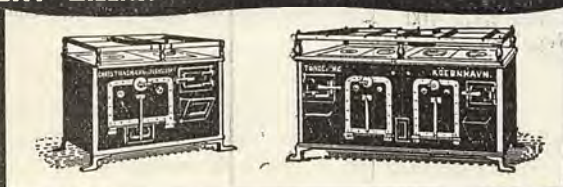
Telf. 76 Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76
:: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. ::

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEL: 1630.

De private Assurandeurer lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn

Stiftet 1728: Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensur. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 266 og 10756.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI

Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine skriver, adderer og subtraherer L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOB. HAVE

i Kjøbenhavn

køber gerne for den brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Wald. Petersens Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL

Svendborg.



Tlf. 2014 F. Nielsons Søn Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telef. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Mærkristensen.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Härnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reell behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heekshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adr.see: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's ERF.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 184.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Begyndere og
Køkke. 35 Kr. maanedlig.
Nærmere ved

VILH. RASCH,
Forstander.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.
Foreget Fart uden større Hestekraft.
Nutidens stærkeste Konstruktion.
Ingen Vibration.
Mindre Idvænde.

6 % større Lastevne.

Rolligere Aktionsevne for Krigs-

skibe af enhver Art. Ingen foregede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreevne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens For-

mindskelse. Mageligere Søekib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Bven 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab, — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Førniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningerne.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr. „Smith, Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



Mejeriet

Pasteur

Odense,

Danmark.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

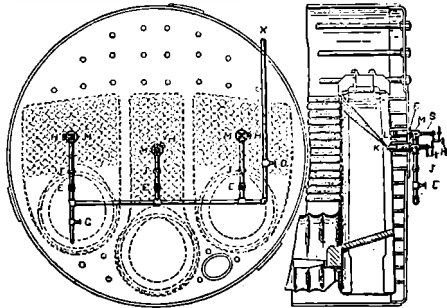
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

København, Torsdag den 30. Oktober 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttévirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
København, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: »AMIANTE«.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl. Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: »Palle«
— 40 Kr. —
meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen's Eff.
Sølvtorvet 4. Telef. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Møz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens **Box-Afdeling** er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningdug.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. København.
Leverandør til Marinen.

Cornelius Knudsen's



**Marine-
Prisme-Kikkert**
Sextanter — Kompasser
**Kapt. Clausens
Kontrolbydemaaler.**

Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter.

15 KØBMAGERGADE 15

Undgaa Fejltagelse.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang,

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødconserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Maskinskrivning.

Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr. Vesterg. 27. Tlf. 6033-6034.

S. Sørensen & SønSkibs- og Baadebyggeri
Aalborganbefaler sig med alt til Fagot henbørende
Reel og billig Betjening garanteres.

C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12-16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.
Etableret 1856.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ships“.Faas i Kjøbenhavn fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blenkestølners Eftfg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Björch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Björch-Jensens.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 52, Kjøbenhavn,

og

Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptonværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN

Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymela, Langebrogade 6, Tel. 7516.

Lodsaspirant.

Plads ledig ved Kjøbenhavns Lodseri den 1. Jan. —
Betingelse bl. a. 3 Aars Sejlads som Styrmand. Henven-
delse forinden den 1. Decbr. til **Lodskaptajnen ved**
Kjøbenhavns Lodseri, Toldboden.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.
750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.
2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.
3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.**JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.**

Kjøbenhavn, den 30. Oktober 1913.

Vi har modtaget følgende:

I de med Deres ærede Tidende udgivne Aftryk af »Efterretninger for Søfarende« findes for Juli bl. a. anmeldt et nyt Fyr paa Engelskhällan, Hohnö-gruppen i Norra Quarken paa 63° 40' 52" N. Br. 2° 53' 0" Ø. Lgd.

Naar denne Plads afsættes i Kortet kommer Fyrtaarnet til at staa paa Sydspidsen af Angsön i Sundet mellem denne og Holmön, men naar man passerer Fyrtaarnet, saa nær som muligt, c. 3 Kvm., synes det ganske bestemt at staa paa et af Skærene Øst for, en langt rimeligere Plads, men c. 2 à 3 Længdeminutter østligere og vistnok c. 1' i Bredde nordligere, end ovennævnte opgivne Plads.

Skulde Holmögruppen være aflagt forkert i baade engelske og svenske Kort eller er Pladsen opgivet forkert?

Ligeledes for Oktober d. A. anmeldt nyt Lynfyr paa »Bonden« paa 63° 26' 5" N. Br. og 19° 21' 30" Ø. Lgd. Den Bonde har jeg hverken kunnet finde i svenske eller engelske Kort, ligesom den heller ikke omtales i »Svenska Lots«. Der skulde vel ikke menes den bekendte »Bonden« i Norra Quarken NV. for SO. Brottet, og som sandelig nok kan trænge til at blive ordentlig belyst, men hvis Plads i Følge Kortene er 63° 26' N. Brd. og 20° 1¼' Ø. Lgd.

E. H. Mathiesen.

S/S »T. M. Werner«.

Foranlediget ved Kaptajn Mathiesens Spørgsmaal har vi henvendt os til Det kgl. Søkort-Arkiv, og derfra modtaget nedenstaaende Oplysninger:

I Anledning af Redaktionens Skrivelse af 22. ds. angaaende en Forespørgsel fra Føreren af S/S »T. M. Werner«, Kaptajn Mathiesen, skal jeg tillade mig at meddele følgende:

Fyret paa Engelskhällan er bekendtgjort i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 30/1314 af 23. Juli d. A. som blivende tændt i Løbet af 1913. Beliggenhed: 63° 40' 52" N. 20° 53' 00" E.

Endvidere er det bekendtgjort i Nr. 41/1894 af 8. Oktober d. A., at nævnte Fyr er blevet tændt. Beliggenhed: 63° 40' 52" N. 20° 55' 48" E. Bekendtgørelserne er optaget efter de svenske »Underrättelser för sjöfarende«.

De i de foreløbige Bekendtgørelser givne Pladsbestemmelser maa ikke opfattes som de endelige, men kun som en Vejledning til at finde vedkommende Sted i Kortet. Den endelige Plads bliver ofte først fastslaaet, naar Bygningen af Fyret paabegyndes, navnlig naar det gælder Skærgaardsfyr.

Som det fremgaar af ovenstaaende, falder den endelige Plads meget nær ved den af Kaptajn Mathiesen formodede.

Det maa bero paa en Misforstaaelse, naar Kaptajn Mathiesen opgiver, at Fyret paa »Bonden« er bekendtgjort i Oktober. Om dette Fyr har vi kun den foreløbige Meddelelse i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 30/1312 af 23. Juli d. A. Beliggenhed: 63° 26' 05" N. 19° 21' 30" E., ligeledes efter den svenske Opgivelse. I nævnte Bekendtgørelse staar, at Bonden Skær ligger NV. for Sydostbrotten.

Det er højst rimeligt, at Pladsbestemmelsen vil blive noget anderledes, naar den endelige Bekendtgørelse, om at Fyret er tændt, fremkommer.

P. D. V.

H. Ravn.

Rorkommandoen forandret i de norske Skibe. Ved en Resolution af den norske Regering er det bestemt at forandre Rorkommandoen saaledes: Paa norske Fartøjer skal som Kommando for Sty-

ring fra 1. Juli 1914 og indtil videre anvendes Ordene »Højre« og »Venstre«, ikke Styrbord og Bagbord.

Højre skal betegne, at Skibets Rorblad skal drejes til Højre (Styrbord), og Venstre skal betegne, at Rorbladet skal drejes til Venstre (Bagbord).

Paa Fartøjer under Sejl kan fremdeles anvendes »luf« og »fald af«, derimod ikke »op med Roret« eller »ned med Roret«.

Paa Fartøjer, som stadig gaar i østasiatisk Kyst- eller Indlandsfart og overvejende har indfødt Besætning, kan de dér brugelige fremmede Kommandoord anvendes.

Regeringen har fundet Støtte for dette Paabud i de samme Lovparagrafer, hvortil Styringsplakaten af 16. Marts 1910 støtter sig, nemlig Lovene af 28. August og 28. September 1857. Den sidste er saalydende:

»Det overlades til Kongen at foreskrive Regler for, hvorledes norske Skibe skal styres til Undgaaelse af Sammenstød med andre Fartøjer«.

Departementet bemærker i den Anledning, at Bestemmelser om Rorkommando maa anses som et vigtigt Led i Reglerne om, hvorledes Fartøjerne skal styres, saavel under almindelige Omstændigheder som til Undgaaelse af Sammenstød. De nu benyttede Kommandoord er sædvanemæssige og ikke bestemt i nogen Lov.

Det, som har givet det direkte Stød til Sagens Genoptagelse nu, er Dampskibet »Jupiter«s Forlis Natten til 5. December 1912, som i Følge Søforklaringen direkte var foraarsaget ved, at Rormanden lagde Roret fejl, idet der efter den gamle Kommando blev kommanderet Bagbord, medens Rorgængerer lagde Roret Styrbord, altsaa til Højre. Som Følge af dette Forlis indkom til Forsvarsdepartementet en Række Ansøgninger om, at Rorkommandoen maatte blive forandret, ligesom ogsaa en Række Artikler i Bladene gav Udtryk for dette Ønske. Departementet optog da Sagen og forelagde den for Handelsdepartementet til ny Betænkning. I denne Betænkning anbefaler Departementet i Tilknytning til en Erklæring fra Søfartsdirektøren en Forandring i Rorkommandoen saaledes, at Ordene Højre og Venstre benyttes som Kommandoord i direkte Betydning under Fart fremefter. Direktøren finder, at denne Forandring kan gennemføres straks uden først at søge indledet Forhandlinger med andre Nationer.

Departementet mener, at Højre og Venstre formentlig kun bør betragtes som midlertidig, indtil Rorkommandoen kan blive fastslaaet ved internationale Bestemmelser i Lighed med Søvejsreglerne, eller indtil man finder det hensigtsmæssigt at gaa over til Ordene »Styrbord« og »Bagbord« i rette Betydning, hvilket Departementet finder bør være det endelige Maal.

(Norg. Hand. og Søft.)

Storstrømbroen og Rødby—Femern-Ruten. Grosserer-Societetets Komité har den 24. ds. tilstillet Regering og Rigsdag følgende Udtalelse:

»I Anledning af det under Finanslovens første Behandling i Folketinget paany fremdragne Spørgsmaal om Fuldstændiggørelsen af Gjedser-Ruten, har Grosserer-Societetets Komité paa sit den 23. ds. afholdte Møde enstemmig vedtaget at udtale:

Allerede i December 1905 indgik Handelsstanden i Forening med dansk Industri og Haandværk med en indtrængende Henstilling til Lovgivningsmagten om en snarlig Tilvejebringelse af en Jærnbanebro fra Masnedø til Orehoved — en Henstilling, som i Foraaret 1906 fandt den danske Statsbanestyrelses fulde Billigelse. I Foraaret 1908 gentoges dette Krav med fornyet Styrke ved den jydsk og fynske Købmandsstands Tilslutning. Desto mere naturligt vil det sikkert findes, at Komitéen nu griber Lejligheden til indstændig at lægge Lovgivningsmagten paa Sinde, hvor store Trafik-Interesser der knytter sig til, at der nu endelig i indeværende Rigsdagssamling skabes en landfast Forbindelse imellem Masnedø og Fal-

ster. Ej alene vil Gjedser-Ruten derved blive, hvad den bør være som vort Lands naturlige Samfærdselslinie imod Syd, men tillige vil et vigtigt Skridt være gjort til Forberedelsen af den for vor Samhandel med Vestevropa saa betydningsfulde og nødvendige Rødby—Femern-Rute. Ved i Stedet derfor med pekuniære Ofre at fortsætte og udvide den bekostelige og omstændelige Færgefart mellem Masnedø og Orehoved, løber Landet Fare for, at Verdenstrafikken ad konkurrerende Linier ledes uden om os.«

Indskrænkning af Vinterdækslast i Rusland. Fra Mæglerfirmaet Nic. Heimbürger i St. Petersburg har vi modtaget følgende:

Ved det sidste Møde mellem Repræsentanter for alle russiske »Exchange Committees« og Ministeriet for Handel og Industri blev det bestemt, at den ny Lov om Indskrænkning af Dækslast, skulde træde i Kraft den 9. December gl. Stil, (fra 22. December til 9. Marts, ny Stil), begge Dage inclusive. Endnu er der ikke udsendt noget officielt Cirkulære i den Anledning, da Ministeriet korresponderer med forskellige Assuranceselskaber for at høre deres Mening om det Tidsrum, i hvilket den ny Lov helst skal være gældende. Jeg har imidlertid Grund til at tro, at Ministeriet for Handel og Industri har givet Autoriteterne ved de forskellige russiske Havne en uofficiel Instruks om ikke at gaa for strængt til Værks ved Haandhævelsen af de ny Bestemmelser i førstkommande Vinter.

Angaaende samme Spørgsmaal telegraferer Handelsattaché Langberg, St. Petersburg, den 24. Oktober til Kjøbenhavns Børs: »Russisk Reglement Vinterdækslast træder i Kraft og gælder fra 22. December til 22. Marts ny Stil.«

Bølgedæmpning med Olje. Føreren af Tankdampere »Narvangsett«, Kaptajn Harwood, der ydede saa udmærket en Assistance ved Redningen af Passagererne fra den brændende Atlanterhavsdampere »Vulturno«, har, efter sin Ankomst til Purfleet, givet en interessant Beretning med Hensyn til Brugen af Olje til Bølgedæmpning. Han meddeler, at han holdt Oljepumperne gaaende i 1 Time og 50 Minutter under »Vulturno«s Agterstævn, og antager, at han har udpumpet ca. 50 Tons Maskinolie, gennem to 4 Tommer Slangere. Virkningen heraf var vidunderlig. Ti Minutter efter, at han havde begyndt Pumpningen, kunde han sætte to Baade ud, som efter $\frac{3}{4}$ Times Forløb vendte tilbage med 29 Passagerer. »Jeg har før haft Tiltro til Nyttens af Olje,« siger Kaptajn Harwood, »men nu sværger jeg ved Olje paa de opførte Væpne.« Den Erfaring, vi har gjort, viser, at de store Passagerskibe ligesaa vel burde medføre Olje som Baade. De kunde let have 50 à 100 Tons om Bord. Den eneste Ulempe, der er ved Brugen af Olje, er, at de Folk, der muligvis falder over Bord, ikke vil kunne klare sig i den. (»Shipp. Gaz.«)

Den internationale Konference i London, angaaende Sikkerhedsforanstaltninger til Søs, hvortil England har indbudt, vil holde sit Aabningsmøde den 12. November i det engelske Udenrigsministerium, hvor Board of Trades Præsident vil byde de Delegerede velkommen paa den engelske Regerings Vegne. Som Danmarks Delegerede møder Maskindirektør Rasmussen, Kontorchef Krogh i Søfartsministeriet, Direktør Høst i Det forenede Dampskibsselskab og Ekspeditionsskretær i Justitsministeriet Topsøe-Jensen.

Konsulatvæsnet. Den 18. Juni har Kongen resblveret, at Konsulatet i Memel nedlægges og at dets Distrikt (Regeringsdistriktet Gumbinnen og Memel By og Kræds) henlægges under Konsulatet i Königsberg.

Udenrigsministeriet har derefter den 23. Septbr. oprettet et Vicekonsulat i Memel og samtidig ansat H. Schmaeling i nævnte By som ulønnet dansk Vicekonsul dersteds under Konsulatet i Königsberg.

Ny Konsuler. »Natl.« bringer et Forlydende om, at Udenrigsministeriet har under Overvejelse at oprette flere ny danske Konsulater i Syd- og Mellemamerika, bl. a. i Columbia, hvor Danmark hidtil har savnet officiel Repræsentation.

Undgaaet Søulykke. Berlin, den 28. Oktober. Til »Lokalanzeiger« telegraferes fra London: White-Star-Liniens Dampere »Teulonic«, der er ankommet til Liverpool fra Kanada, har været nær ved at lide samme Skæbne som Søsterskibet »Titanic« led i April i Fjor. Kaptajnen beretter, at Skibet 170 Sømil Øst for Belle Isle med Nød og Neppe er undgaaet et Sammenstød med et Isbjerg. Officeren, der havde Vagt, fik dog vækket Kaptajnen i retle Tid, Maskinerne blev slaaet »Bak« for fuld Kraft og Dampere glad i nogle faa Meters Afstand forbi et vældigt Isbjerg, der ragede højt op over Dækket.

Kommerciel Undersøgelsesrejse. Paa Foranledning af Udenrigsministeriet vil Konsul G. Bech i Chicago foretage en kommerciel Undersøgelsesrejse til Mellemamerika, det nordlige Sydamerika og Vestindien. Hensigten er at skaffe nærmere Underretning om de Handelsmuligheder, Panamakanalens Aabning byder Danmark.

Stranding ved Sæby. Aalborg, den 22. Oktober. Det er nu oplyst, at en under Stormen forleden ved Sæby forlist Skonnert er »Olto« af Tønsberg, paa Rejse fra Norge til Aalborg med Trælast. Besætningen, fem Mand, er sandsynligvis omkommet. (Ritz. Bur.)

Den brændende Dampere »Templemore«, der den 30. September var blevet forladt i Atlanterhavet af sin Besætning, da den var paa Rejse fra Baltimore til Liverpool, er nu, i Følge et Telegram fra Boston, blevet indbrøget dertil af en amerikansk Toldkrydser, og man forsøger at slukke Ilden.

Havareret Dampere. Thorshavn, den 27. Oktober. En engelsk Dampere paa 7,000 Tons, ladet med Jernerts, driver hjælpeløs om Nordvest for Færøerne. Inspektionsskibet »Beskytteren« og flere Trawlere forsøger at bjerge Skibet. (»Ritz. Bur.«)

Dampere »Vulturno«s Brand. Berlin, den 28. Oktober. Til »Berl. Tageblatt« telegraferes fra London: Den hollandske Petroleumsdampere »Charlois« har truffet Dampere »Vulturno« med flere forkullede Lig om Bord og bragt den til at synke.

Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet. Kongen har under 24. d. M. udnævnt Assistent i Ministeriet for Handel og Søfart cand. juris. A. P. B. Dornonville de la Cour til Registrator i Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 50/1913, afsagt den 25. Juni 1913. Overretssagfører Munch-Petersen, Aktor, mod Styrmand J. P. J.

Under nærværende Sag tiltales Styrmand J. P. J. for Overtrædelse af Sølovens § 306.

Tiltalte, der er født den 12. November 1883, tog Styrmandseksamen i Efteråret 1911, og fik derefter i December 1911 Plads som 2den Styrmand paa Damperen »Høneborg«, hvor han siden har gjort Tjeneste. Han har ikke før været tiltalt eller straffet.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Nævnte Damper »Høneborg« afgik Natten mellem den 3die og 4de Januar 1913 Kl. mellem 12 og 1 fra Aarhus for at gaa til Windau. Tiltalte, som havde haft Arbejde i Aarhus Størstedelen af Dagen, gik til Køjs noget efter, at man havde forladt Havnen, men kom paa Broen Kl. 4 for at overtage Vagten. Kaptajnen, som havde været oppe fra om Morgenen Kl. 7 og i Løbet af Dagen havde haft forskellige Forretninger i Aarhus, var paa Broen indtil Kl. c. 4½, da han, som var noget forkølet og trængte til Hvile, gik til Køjs overladende Vagten til Tiltalte, hvem han varskoede at gaa godt frl' af Schultz' Grund og derefter sætte Kursen 3—4 Sømil Sønden for Hesselø samt at kalde paa ham, hvis han var usikker om noget, eller det blev diset.

Skibet passerede Schultz' Grund i ½ Sømil Afstand, og Tiltalte, der i de 13 Maaneder, han havde gjort Tjeneste som Styrmand, ofte havde været alene paa Broen uden at have gjort sig skyldig i Fejl, satte en Kurs ud paa Kortet, der skulde føre godt 3 Sømil Syd om Hesselø. Denne Kurs var Deviationen iberegnet, O. t. S. ¼ Syd. Det blæste stærkt fra Syd, og Skibet havde ikke Last inde, kun Bunkerkul og Ballast. Tiltalte fik Øje paa Hesselø i en 12—13 Sømil Afstand; han havde den da kun c. ¾ Streg om Bagbord, og kunde altsaa vide, at han af den sydlige Vind var forsat mod Nord. Han synes ikke paa Basis heraf at have gjort nogen Beregning af, hvor meget han burde ændre Kursen, men nøjedes med at give Ordre til at styre ¼ Streg sydligere. Da han stadig mærkede, at han kom for nordlig og for nær Hesselø, ændrede han atter Kursen noget, men, som det senere viste sig, langtfra i tilstrækkelig Grad. Da han skulde passere Hesselø, tog han en fire Stregers Pejling. Denne Pejling, som maa være udført ganske unøjagtig, — Tiltalte har under et Reassumtionsforhør selv forklaret, at han forlod Broen midt under Pejlingen for at føre Tilsyn med, at Folkene havde vasket Kloselterne rigtigt — gav ham det Resultat, at Afstanden fra Hesselø maatte være 1½ Sømil; i Virkeligheden maa Skibet have været meget nærmere, thi kort efter, Kl. 7½, grundstødte Skibet paa Hesselø Sydost-Rev. Man gjorde resultatløse Forsøg paa at bakke Skibet af Grunden. Det blev staaende fast men stødte haardt i Grunden og arbejdede sig efterhaanden længere op paa Revet som Følge af den stærke Kuling og Sø. Om Eftermiddagen den 4. Januar blev der indgaaet Kontrakt med Svitser Bjergningsentreprisen om at tage Skibet af Grunden. Bjergningsarbejdet paabegyndtes straks, men først en Maaned efter, den 4. Februar, lykkedes det at faa Skibet flot. Bjergelønnen udgjorde 30.000 Kr. og Omkostningerne ved Reparationen af den ved Strandingen skete Skade beløb sig til 31.000 Kr.

Efter det saaledes foreliggende findes der ikke at kunne være Tvivl om, at Tiltalte har gjort sig skyldig i en saadan Grad af Skødesløshed under sin Navigering, at han ikke vil kunne undgaa Straf efter Sølovens § 306. Vejret har været tilstrækkelig klart til, at han efter at have faaet Øje paa Hesselø Fyr i 12—13 Sømil Afstand siden hele Tiden har haft Fyret i Sigte; han har, lige fra det Øjeblik, han fik det i Sigte, været klar over, at det lette Skib af den haarde sydlige Kuling sættes ud af sin Kurs op mod Grunden. Han har haft Ordre til at holde

3—4 Sømil Syd for Hesselø og til at varsko Kaptajnen, naar der var noget, der gjorde ham usikker; han har haft Kort og alle fornødne Hjælpenidler til sin Disposition og maatte vide, at der var stor Afstand mellem Hesselø og Sjælland, og at der altsaa var frit Farvand mod Syd. Desuagtet har han ladet sig drive saa tæt ind paa førstnævnte Ø, at han er kommen til at staa paa Grund paa det fra den udskydende Rev. At hans Pejling af Hesselø er udført saa skødesløst, og at han har tilladt sig at forlade Broen netop under den Pejling, han saaledes udførte paa det Sted, hvor han nødigst maatte forlade Broen, er langt fra hans eneste Fejl, men disse Omstændigheder bidrager til at vise, hvor skødesløs hans Navigering har været.

Tiltalte har tildels søgt at forsvare sig med, at han, der har været paa Arbejde hele den foregaaende Dag og vel havde hvilet lidt om Aftenen kun havde været til Køjs fra Kl. lidt over 2 til henimod 4, men derhos har han, antagelig i den Mening, at den uheldige Pejling er hans eneste eller væsentligste Fejl, navnlig søgt at lægge en Del af Skylden over paa de Arbejdsforhold, der herskede paa »Høneborg«, paa den Vægt, der fra hans Overordnede Side, Kaptajn og 1ste Styrmand, lagdes paa, at der førtes Tilsyn med Skibsarbejdet, og de Ordre, han i saa Henseende ved tidligere Lejligheder havde faaet.

Det er klart, at det maa være den vagthavende Skibs-officers første Pligt at lede Navigationen paa forsvarlig Maade, og at det altid bliver paa hans eget Ansvar, hvis han noget Øjeblik forlader Broen under Sejladsen.

At en Styrmand har andet at gøre om Bord end netop passe Navigationen er paa den anden Side ogsaa klart og det, der under de paa Tiltaltes Defensors Foranledning afholdte Reassumtionsforhør har kunnet oplyses, skønnes ikke at afgive virkelig Føje til hans Angreb paa hans Overordnede.

Retten skal imidlertid ikke komme nærmere ind herpaa, da det, der i saa Henseende er oplyst i hvert Fald ikke kan faa nogen Betydning for Spørgsmaalet om Tiltaltes Skyld. Han ses aldrig at have faaet nogen Ordre, der kan retfærdiggøre, at han har forladt Broen netop paa det eneste Sted siden Passeringen af Schultz' Grund, hvor han var i Nærheden af en anden Grund og netop under en Pejling. Men endnu mindre ligger der i det af ham anførte noget Forsvar for den Skødesløshed eller Tankeløshed, hvormed han iøvrigt har navigeret, saaledes at han kom saa tæt ind paa Hesselø, at der blev Fare.

At han skulde have være saa tæt, at dette i en væsentligere Grad maa tages i Betragtning ved Sagens Afgørelse, tør Retten efter det Foreliggende ikke antage.

Det eneste, Tiltalte skønnes at kunne have anført til sit Forsvar, var maaske det, at han er forholdsvis ung og uerfaren som Styrmand.

Det synes dog som foran anført, at han til en vis Grad har haft Lejlighed til tidligere at deltage i Navigationen. Føreren har efter sin Forklaring ikke før haft noget at klage paa hans Navigeren, og det kan maaske ikke med Føje bebrejdes Føreren, at han har ladet Tiltalte alene paa Broen her, hvor Farvandet var saa aabent og Vejret saa klart, at en Grundstødning ikke let kunde forudsættes mulig.

Tiltalte vil saaledes ikke kunne undgaa Dom efter den forannævnte Lovbestemmelse. Efter Omstændighederne og navnlig under Hensyn til hans Ungdom og til, at Grundstødningen vel for en Del maa tilskrives Mangel paa Erfaring hos Tiltalte, findes Straffen at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr. Han vil derhos have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor 30 Kr. Tiltalte har selv sørget for sit Forsvar. Sagførelsen har været lovlig.

Claycertepartier.

Efter at jeg har læst flere Artikler om Certepartier for Claylastning i Plymouth og Cornwall, beder jeg om Plads for nedenstaaende Linier og medfølgende Certeparti, det sidste helst ledsaget af en Oversættelse til Dansk, for at Redere og Skibsførere kan blive bekendt med, hvilke Certepartier danske Befragtningsmæglere benytter, idet de paastaar, at dette er det almindelige Certeparti for Claylastning i Plymouth. Mæglerne i Plymouth har dog meddelt mig, at de ikke slutter paa det Certeparti. For Claylastning i Sutton Harbour er det aldeles nødvendigt at have bestemte Lastedage, da Skibene ellers udsættes for meget lange Ophold. Mit Skib, Skonnerten »Ariel« var lasteklar i Sutton Harbour den 17. August d. A., men blev ikke færdig før den 1. September. Det bemærkes dertil, at der ingen Sejlskibe var paa Tørn forud for »Ariel«, og at heller ingen Dampskibe lastede Clay der, medens »Ariel« var der, ligesom der hverken var Strejke eller andre Hindringer. Jeg mener, at det vil være af Interesse for Redere og Skibsførere at blive bekendt med et Certeparti som det her gengivne, for at de kan tage sig i Vare for saadanne.

Danske Befragtningsmæglere begynder nu ogsaa at indføre i Trælascertepartier til Frankrig, at Skibet er adresseret til Modtagerens Mægler. Denne Bestemmelse har jeg aldrig haft i Certepartier, som har været udstedt af franske Mæglere, og paa mindre Pladser paafører det jo Rederne ekstra Udgifter og til Tider Skibsførerne Ubehageligheder uden nogensinde at gøre Gavn.

Det ser saaledes ud, som om danske Befragtningsmæglere gør sig Umage for at faa indført uheldige Betingelser i Certepartierne til Skade for Rederne og endnu mere for Skibsførerne.

M. N. Ravnemose.

Fører af »Ariel«.

Charter Party.

29th July 1913.

It is this day mutually agreed between Mr. N. N. of the good Ship or Vessel called the »Ariel« classed 3/3. 1. 1. belonging to the Register of Tons, and carrying 360 Tons or thereabouts, now on passage to Plymouth, and B. B. & Co., as Agents for Consignees. That the said Ship being tight, staunch and strong, and in every way fitted and ready for the Voyage, shall with all possible despatch, proceed to Sutton Harbour Plymouth and there (unless contrary winds, bad weather, frost, snow, floods, slack tides, strikes, idleness of men, fire, or any other casualties prevent), load in turn in the customary manner (after Steamers, which it is hereby agreed Shippers may load before Sailing vessels), from the said B. B. & Co.; or their Agents, in a clean hold, a full and complete cargo of Clays, stone, and or other lawful Merchandise not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture, and being so loaded shall therewith (the Captain having previously signed Bills of Lading), immediately proceed to Gefle or Egersund, at Merchants Option or so near thereunto as she can safely get (The Act of God, the King's enemies, and all unavoidable accidents excepted), and, having delivered the same there as ordered by the Consignees shall be paid Freight at the rate of Nine shillings & sixpence per ton of 20 cwts delivered at Gefle or Eleven shillings per like ton delivered at Egersund. Three Guineas Gratuity for either port. Thirty tons per working day for discharging, after Vessel is in discharging berth or demurrage to be paid at the rate of 4d. per register ton per working day. Neither Merchants, Consignees, nor Agents are responsible for delay in forwarding Cargo from the works or in loading or discharging caused by bad weather, frost, snow, floods, slack tides, strikes, idleness of men, fire, or any unavoidable accident. It is hereby agreed that Marchants shall not be required to forward for shipment and that the vessel shall not be obliged to receive a greater weight than named in this Charter party but if in any part of the weight ordered forward for shipment be shut out, the Vessel is to pay the Shipping or Chartering Merchants ten shillings per ton on the weight short shipped. The Vessel to be reported and cleared at the Custom House and Harbour Office at the Ports of loading and discharge by, B. B. & Co., or their Agents. The Freight to be paid by Consignees, on the unloading and right delivery of the Cargo, in cash. The Vessel to pay the customary dues — also the Brokerage of this Charter party at 5 per cent. — to, B. B. & Co.; whose share of the Brokerage shall be one third before signment of Bill of Lading, which the Master shall sign as presented without alteration or addition, without prejudice to this Charter Party or forfeit five pounds. This Charter being concluded

by, B. B. & Co.; as Agents only, it is agreed they shall incur no Liability whatever under or in connection with it — but, as soon as the Cargo is loaded, the Captain shall have a lien upon the same for the amount of Freight.

The penalty for the non-performance of this Agreement is the estimated amount of Freight.

Merchants to have Option of Cancelling this Charter Party if Vessel be not in Plymouth ready to load by Saturday August 23re 1913.

For the Owner:

sd. N. N.

sd. B. B. & Co.

Witness ed.

Certeparti.

29. Juli 1913.

Dags Dato er der truffet gensidig Overenskomst mellem Hr. N. N. for det gode Skib eller Fartøj kaldet »Ariel« klasset 3/3. 1. 1. hjemmehørende Register Tons, lastende 360 Tons eller deromkring, nu paa Rejse til Plymouth og B. B. & Co., som Agenter for Modtagerne, om at det nævnte Skib, som er tæt, sundt, fast og stærkt, og i enhver Henseende egnet og rede for Rejsen, skal med al mulig Hurtighed afgaa til Sutton Harbour Plymouth, og der (med mindre Modvind, slet Vejr, Frost, Sne, Højvande, Lavvande, Strejker, Arbejderes Lediggang, Ild eller noget andet Uheld forhindrer det), laste efter Tørn paa sødvareremæssig Maade (efter Dampere, som det hermed er en Aftale, at Afskiberne maa laste førend Sejlskibe) fra nævnte B. B. & Co., eller deres Agenter, i et rent Lastrum, en fuld og komplet Ladning af Clays, Sten, og eller andre lovlige Købmandsvarer ikke overstigende, hvad Skibet paa fornuftig Maade kan stuve og føre over og udover sit Tovværk, Skibsredskaber, Proviant og Husgeraad, og skal naar det er lastet saaledes derpaa (efter at Kaptajnen forud har undertegnet Komossementerne) straks afgaa til Gefle eller Egersund, efter Købmandens Valg, eller saa nær dertil, som det kan komme med Sikkerhed (Naturbegivenheder, Kongens Fjender, og alle uundgaelige Ulykker undtaget), og, efter at have leveret samme der, saaledes som det er beordret af Modtagerne, modtage Fragt efter en Rate af Ni Shilling og Sixpence pr. Ton à 20 Cwts. leveret i Gefle eller Elleve Shilling pr. samme Ton leveret i Egersund. Tre Guineas Gratifikation for hver Havn.

Tredive Tons Losning pr. Arbejdsdag, efter at Skibet er paa Lasteplass eller Liggedagsgodtgørelse efter en Rate af 4 Pence pr. Reg.-Ton pr. Arbejdsdag. Hverken Købmænd, Modtagere, eller Agenter er ansvarlige for Ophold i Forsendelsen af Ladningen fra Værkerne eller i Lastning eller Losning foraarsaget af daarlig Vejr, Frost, Sne, Højvande, Lavvande, Strejker, Arbejderes Lediggang, Ild eller noget uafvendeligt Uheld. Det er herved en Overenskomst, at det ikke kan forlanges af Købmændene at fremsende til Afskibning, og at Skibet ikke skal være nødt til at modtage, en større Vægt end der er nævnt i dette Certeparti, men hvis nogen Del af den Vægt, som er beordret til Afskibning, bliver skudt ud, skal Skibet betale de afskibende eller befragtende Købmænd ti Shilling pr. Ton af den for lidt afskibede Vægt. Skibet skal anmeldes og klareres paa Toldboden og Havnekontoret i Laste- og Lossehavnene af B. B. & Co. eller deres Agenter. Fragten skal betales kontant af Modtagerne efter Ladningens Udlosning og rigtige Levering. Skibet skal betale de sædvanlige Afgifter — ogsaa Mæglercourtagte af dette Certeparti med 5 pCt. — til B. B. & Co., hvis Andel i Mæglercourtagten skal være en Tredjedel, førend Komossementerne underskrives, hvilke Kaptajnen skal underskrive saaledes som de præsenteres uden Ændring og Tilføjelser, uden Skade for dette Certeparti eller betale 5 Pund i Bøde. Da dette Certeparti er afsluttet af B. B. & Co., udelukkende som Agenter, er det en Aftale, at de ikke skal paadrage sig noget Ansvar, hverken under eller i Forbindelse med det — men, saa snart som Ladningen er indtaget, skal Kaptajnen have en Fordring paa samme for Fragtbeløbet.

Bøden for ikke at overholde denne Overenskomst er det anslaaede Fragtbeløb.

Købmandene har Ret til at annullere dette Certeparti, hvis Skibet ikke er i Plymouth parat til at laste Lørdag den 23. August 1913.

For Rederen:

(sig.) N. N.

(sig.) B. B. & Co.

Vidner (sig.)

I Anledning af ovenstaaende Artikel fra Kaptajn Ravnemose og det tilsendte Certeparti skal vi bemærke følgende:

Man maa give Kaptajn Ravnemose Ret i, at det citerede Certeparti indeholder nogle for Skibene uheldige Bestemmelser, men dette er Tilfældet med Claycertepartier i det hele taget saavel fra Plymouth som fra Cornwall, og de niange forskellige Forsøg, der fra danske Befragtningsmæglere samt fra Skibsfartens Organisationer har været gjort og gøres for Ændringer specielt paa at komme bort fra Lastning i Tørn til bestemte Dage, har vist, at det hidtil har været umuligt at gennemføre

disse, og den Sten man ikke kan løfte, faar man lade ligge, indtil Kræfterne vokser.

Der skal ligeledes gives Kaptajn Ravnemose Ret i, at Plymouthmæglerne (vel at mærke i Almindelighed) ikke slutter paa samme Certeparti, nærmest fordi de kun undtagelsesvis befragter Skibe fra Plymouth eller Cornwall, men derimod slutter paa »China Clay Association Approved Form of Charter-Party«, hvor Lastebetingelserne har samme Ordlyd som det citerede for Lastning i Sutton Harbour, ligesom det er en af Rederne velbekendt Sag, at der for Claylaster fra engelske Claypladser ikke regnes med hurtigere Ekspedition end c. 14 Dage. Det er i det hele vanskeligt for ikke at sige umuligt at komme udenom de bestemte Kontrakter, der som bekendt er indgaaet mellem Befragtere, Modtagere, Jernbaneselskaber, Grubeejere m. fl., og Forsøgene paa at faa indført ensartede Certepartier, hvorpaa der i aarevis har været arbejdet, er endnu langt fra sin Løsning, hvad der er forstaaeligt, naar man ved, at saa at sige hver Befragter har sin Certepartiform.

Med Hensyn til Kaptajn Ravnemoses Bemærkning om, at danske Befragtningsmæglere begynder at indføre i Trælastcertepartier til Frankrig, at Skibet er adresseret til Modtagerens Mægler, da er dette ikke noget nyt, men har været Sædvane i mange Aar, idet nogle franske Befragtere absolut fordrer denne Bestemmelse samt i mange Tilfælde klarer selv. Iøvrigt tør det være givet, at danske Befragtningsmæglere ikke med Forsæt indfører Betingelser i Certepartier, som er til Skade for Rederierne, thi det vil selvfølgelig være mod den enkeltes egen Interesse. Vi kan iøvrigt godt være enig i, at flere Betingelser burde være anderledes, men hvad Organisationerne endnu ikke har kunnet magte, er der ikke Anledning til at bebrejde den enkelte.

Red.

Tyske Søretsdomme.

Søretten i Bremerhaven behandlede den 9. September en Kollisionssag mellem Damperen »Herold« af Hamburg og 3/m. Skonnert »R. P. Pedersen« af Thurø, der Natten mellem den 29. og 30. August d. A. var blevet paasejlet af Damperen, medens den laa til Ankers paa Weseren. »Herold«, der kom fra Oslebshausen, gik den 29. August Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Aften, efter at have landsat Flodlodsens ved Geeste ned ad Weseren. Da den mellem Tønderne 7 og 8 havde indhentet en Damplogger, styrede den N. t. V. $\frac{3}{4}$ V. for at komme ind i Rothesand Fyrs faste Sektor. Pludselig saa man fra den forude et noget uklart hvidt Lys, som man ansaa for at være et for Anker liggende Skibs Lanterne. Der blev straks givet haardt Bagbords Ror, og Maskinen blev beordret fuld Kraft »Bak«. I næste Øjeblik tørnede Damperen dog mod Sejleren, der senere viste sig at være 3/m. Skonnert »R. P. Pedersen« af Thurø, knækkede dennes Klyverbom og trykkede den Bagbords Side af dens Bakke ind. Efter at »Herold« var kommet fri af Sejleren, blev en Baad gjort klar, og Damperen gik tilbage til det paasejlede Skib. Fra dette meddeltes det, at der ingen Fare var paa Færde, men desuagtet lod Damperens Fører en Baad sætte ud, og sendte sin 2den Styrmand over til Sejleren for at faa rigtig Besked. Baaden kunde imidlertid ikke naa over til Sejleren paa Grund af stærk Strøm og Sø, og maatte vende tilbage til Damperen. Denne gik derfor til Ankers Vest for Skonnerten for at være ved Haanden, hvis der skulde vise sig at være Fare. Kl. 5 Morgen lettede Damperen sit Anker og gik rundt om Skonnerten for at blive klar over dens Stilling og Skade. Da Skonnertens Fører nu kom om Bord paa Damperen og erklærede, at der hverken var Fare for Skib eller Mandskab, fortsatte »Herold« sin Rejse til Søs. Damperen havde ikke taget nogen Skade ved Kollisionen, som

fandt Sted Kl. 1 om Natten den 30. August. Det var ved Ebbetid og fuldstændigt klart Vejr.

Skonnerten, der var paa Rejse fra Kotka til Geestemünde med en Ladning Træ, var den 29. August Kl. 9 Aften kommet ind paa Weser og ankrede dér, udenfor Fyrlinien, idet den havde Bremer Fyrskib i NV. t. N. og Tønde 7 i Ø. t. S. misvisende. Ankerlanternen blev hejst i Stagfokkefaldet c. 20 Fod over Skibet. Kl. 1 om Natten bemærkede den vagthavende Matros en Damper, som nærmede sig, og som først viste den grønne og derefter den røde Lanterne. Matrosen purrede straks Besætningen ud, men lige derefter tørnede Damperen Skonnerten og bortrev Bovsprydet og Kranbjælken, samt beskadigede Rælingen en Del. Skaden blev senere takseret til 3,500 Mark. Skonnertens Ankerlanterne brændte klart før Kollisionen og lidt mindre klart efter denne.

Søretten udtalte:

Kl. 1 om Morgenen den 30. August 1913 er der paa Yderweseren sket en Kollision mellem den udgaaende Damper »Herold« og en udenfor Rothesand Fyrs faste Sektor til Ankers liggende dansk 3/m. Skonnert »R. P. Pedersen«. Ved denne Lejlighed mistede Skonnerten sine Forgrejere. Kollisionen hidførtes ved, at Skonnertens Ankerlanterne observeredes saa sent af Damperens Udkig, at denne ikke fik Tid til at holde tilstrækkeligt af. Der synes at have været flere medvirkende Aarsager til at Skonnertens Ankerlanterne blev set saa sent. Først at Ankerlanternens Væge kan være gledet ned ved Rystelsen af det Fokkefald, som den var ophængt i, dernæst at Skonnerten laa meget tæt ved Rothesand Fyrs faste Sektor, og endelig har muligvis ogsaa Iagttagelsen af et medgaaende Fartøj og det forude værende Ledefyr, forhindret Damperens Udkig i at se Ankerlanterne tidligere. Manglende Udkig eller anden Skyld i Kollisionen kan man ikke tilskrive Damperen »Herold«. Begge Skibes Forhold efter Kollisionen stemmede med Forskrifterne.

(»Hamb. Corr.«)

Ved Søretten i Bremerhaven behandlede den 14. Oktober en Kollision i Nordsøen mellem det tyske Fiskefartøj »Burg« og den danske 3/m. Skonnert »Capella« af Svendborg paa Rejse fra London til Wiborg.

Den 25. Juli d. A. saa Føreren paa »Burg«, der paa den Tid havde Vagt, nogle Streger forude om Bagbord en Sejlers grønne Lanterne. Vejret var noget diset, dog var det sigtbart nok til at kunne styre sig fri af hinanden. Vinden var nordlig, og »Burg« laa for Styrbords Halsen NV. an, medens Skonnerten laa for Bagbords Halsen for Vinden. Fiskefartøjets Fører holdt i Overensstemmelse med Forskrifterne sin Kurs, da man imidlertid stadig nærmede sig, og den danske Skonnert, som havde Vigepligt, ikke ændrede Kurs, raabte man højt fra »Burg«. »Capella« holdt dog stadig sin Kurs, hvorfor »Burg«s Fører kaldte Mandskabet paa Dækket og lod Skibet løbe i Vinden. Snart derefter blev »Burg« ramt af Skonnertens Stævn paa Bagbords Bov, hvorved Skanseklædningen blev trykket ind, Baaden blev knust, Stævnen beskadiget og Klyverbommen højet. Skibene kom straks igen klar af hinanden. Skonnerten kom senere hen for at tilbyde Assistance, som dog ikke var nødvendig, hvorfor den fortsatte. »Burg« maatte paa Grund af Beskadigelsen opgive sin Fangsttur og vende tilbage til Weseren for Reparation. Omkostningerne herved beløb sig til 1,838 Mark. Kaptajnen paa »Capella«, der havde Vagt, da Ulykken fandt Sted, kom først paa Dækket i sidste Øjeblik efter at være bleven varskoet af Udkigsmanden, og før en Aftigemand øvre kunde foretages, fandt Sammenstødet Sted. Skonnerten fik Stævnen beskadiget og Vaterstaget knækket. Søretten afsagde følgende Kendelse:

Kollisionen mellem det i Vegesack hjemmehørende Fiskefartøj »Burg« og den danske 3/m. Skonnert »Capella« af Svendborg den 25. Juli 1913 om Morgenen Kl. c. 3 i Nordsøen paa c. 54° 33' N. Br. 5° 35' Ø. Lgd. skyldes utilstrækkeligt Udkig fra Skonnertens Side, hvor

Kaptajnen, uden at skaffe Stedfortræder havde været borte fra Dækket og ikke efterkommet den ham paahvilende Vigepligt. Efter Sammenstødet er der handlet rigtigt fra begge Sider.

(»Hamb. Corr.«)

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Den danske Søfartslov udvidet til at gælde for Island.

Foreningens Sagfører i Reykjavik, Hr. Overretssagfører Sveinn Björnsson, tilskriver Foreningen under 5. September som følger:

Den længe bebudede Sølov for Island er endelig nu vedtaget af Alltinget. Den er bearbejdet efter den danske Sølov og er i alle Hovedtræk fuldstændig enslydende med denne, undtagen at tiende Kapitel i den danske Sølov om Søforsikring er udeladt af den islandske. Desuden er der nogle mindre væsentlige Afgivelser i enkelte andre Kapitler.

Endvidere er der vedtaget samtidig Lov »om Søretter og Rettergangen i Søsager«. I Følge denne oprettes der Søretter bestaaende af Underdommeren og to søkyndige Bisiddere. Under Søret lægges »alle Civile- og Straffesager vedrørende de i Søloven omhandlede Emner, med Undtagelse af Sager angaaende Rettigheder over Skibe i Følge Sølovens Kap. 2. Endvidere Sager angaaende Assurance af Skibe, Ladning og anden Interesse, der er assureret for Risiko paa Søen, Søforklaringer, Søforhør, Vidnesager, saafremt Vidneudsagnet er bestemt til at benyttes under Søretssager, samt de Dommerfunktioner, der ellers paahviler de almindelige Domstole angaaende de Syns-, Skøns og Vurderingsforretninger, som Søloven omhandler.

Begge omhandlede Love bliver sandsynligvis stadfæstet af Kongen i Oktober—November og skal træde i Kraft den 1. Januar 1914. De vil foreligge trykt i dansk autoriseret Oversættelse omkring den Tid, de bliver stadfæstet.

Disse Love bøder paa et meget føleligt Savn paa tidsvarende Lovbestemmelser i Island om Søfartsforhold. Nu bringes disse altsaa tilnærmelsesvis i Overensstemmelse med de for de skandinaviske Lande gældende Lovregler paa dette Omraade, og samtidig borttages en Del Tvivl, der har hersket paa dette Lovgivningsomraade her i Landet.

Vejroversigt over Nordatlantenhavet for November Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket over Nordatlantenhavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tiltagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende Depressioner, men foruden dette viser der sig ogsaa et andet, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis 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 Be-

liggenhed, 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 pCt. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatorale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude i Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tiltagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overalt, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29,6 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br. og 40°—45° V. Lgd. Sydøst for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCt.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjældent i November.

Taaehyppigheden tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November neppe forekommer 5 pCt. Øst og Sydøst for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCt. Taae.

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 indtil den 20. Oktober indløbne Meddelelser, at Drivisen i Nord-Atlantenhavet er taget yderligere af siden Fremkomsten af forrige Maanedskort, selv om endnu temmelig mange Bjerge og Isblokke i den senere Tid er truffet i og udfør Belle Isle-Strædet.

Enkelte Isbjerge befandt sig indtil Slutningen af September endnu N. og NØ. for New Foundlandsbanken, mellem 47° og 50° N. Br. og 46° og 51° V. Lgd. og lige saa meget N. for New Foundland. Fra selve Banken blev der dog ikke rapporteret nogen Is.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Hatteras end i Oktober, ligelødes synes den sydgaende Labradorstrøm ved Østranden af Bankerne at tage af.

Nordækvatoralstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Br. til 6°—7° N. Br. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruiter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for sydgaende, bør med østlig Vind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Lufttryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge intet Steds fundet Forandringer Sted af særlig nævneværdig Betydning. Fra U. S. var der en Del Begær efter November og til Dels December Tonnage, navnlig for Bomuld samt for Korn fra de nordlige Havne, og mindst forrige Uges Rater blev villig betalt. En Række større Baade blev placeret. La Plata er stadig livløs pr. prompt, men der var lidt mere Interesse fra Befragternes Side for Tonnage pr. Januar—Februar, og nogle Befragtninger har fundet Sted til 16/å 16/3 O. C. fra San Lorenzo Grænsen. I Forbindelse med 17/ ud for Kul fra Cardiff er det ganske god Forretning for større Baade. Østen er nærmest uforandret, men Avstralien er fastere, og der indiceres 31/9 pr. Januar—Februar for Hvede til Evropa fra Sydavstralien. Sortehavet og Azow ligger igen lidt flovere end Ugen i Forvejen, idet Begæret efter Tonnage er bleven mindre. Middelhavet er uforandret. I Østersøen er der bedre Rater at faa fra de øvre Havne, da Sæsonen nu nærmer sig

Fortsettes efter »Efterret. f. Søfar.«

2. De under 1 nævnte Signaler vises fra Vagtskibe.
3. Skibe, som ønsker at staa ind i eller ud af Farvande, hvor ovennævnte Signaler vajer, skal hejse Lodsflag og afventende Vagtskibets Ankomst eller afbrænde Blaaflys samtidig med at give Signal med Fløjten eller Sirenen og afventende Vagtskibets Ankomst.
4. Naar et Vagtskib præjer eller affyrer et Kanonskud, skal ethvert Skrib straks stoppe eller brase bak.

5. Skibene vil da i paakommende Tilfælde blive visiteret; Vagtskibet vil i den Henseende give følgende Oplysninger:

- a) Om et særligt Eftersyn fordres samt om Stedet, hvor dette finder Sted.
 - b) Om en Havn er lukket og da for hvor lang Tid.
 - c) Om der er udstedt særlige Regler for Besejlingen af bestemte Farvande.
6. For Skibe, som forlader Havnen, vil de nødvendige Oplysninger blive givet eller Visiteringen finde Sted i selve Havnen af de maritime Myndigheder.
7. De Kaptajner, som overskrider ovennævnte Bestemmelser, gør det paa egen Risiko og maa erstatte den Skade, de forårsager.]

2126. Frankrig. Radiotelegrafiske Vejrberetninger og Tidsignaler.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 463/2871. Paris 1913.)

Fra *Eiffeltårnet* i Paris udsendes Radiotelegrammer indtil videre saaledes:

- Kl. 10 t. Tidsignal (nyt);
- 10 t. 44 m. Tidsignal (som tidligere), fulgt af Vejrberetning;
- 17 t. Meteorologisk Meddelelse;
- 23 t. 30 m. Tidsignal til videnskabeligt Brug;
- 23 t. 44 m. Tidsignal (som tidligere).

En ny Ordning er under Forberedelse.

2127. Spanien. Bekendtgørelse vedrørende Afmærkningssystemet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2792. Berlin 1913.)

Paa Grund af Beslutningerne paa *St. Petersborg* Kongressen af Marts 1912 er der truffet følgende Bestemmelser vedrørende det spanske Afmærkningssystem:

1. Strybords Sømærker er sorte.
2. Bagbords Sømærker er røde.
3. Topbetegnelsen paa Sømærker, der ligger paa Steder, hvor Farvandet deler sig, bestaar af 2 sorte Trekanter, der vender en Spids mod hinanden.
4. Topbetegnelsen paa Sømærker, der ligger paa Steder, hvor Farvande forener sig, bestaar af 2 røde Trekanter, der vender en Spids fra hinanden.
5. Topbetegnelsen paa Sømærker ved et enkelt rundt Sted bestaar af en sort Ballon.
6. Vraglystønder viser hvidt Lys.
7. Kun Anduvningstønder er mærket med Farvandets Navn. Fører der flere Løb til en Havn, mærkes alle Sømærkerne i hvert Farvand med Løbets Navn, enten helt eller forkortet.

2128. Tyskland. Radiotelegrafiske Vejrberetninger.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 40/2645. Berlin 1913.)

Skibe i Søen kan radiotelegrafisk udbede sig Meddelelser om Vejrforholdene gennem Stationerne *Danzig*, *Swinemünde*, *Bülk*, *Cuxhaven*, *Helgoland*, *Norddeich* og *Borkum*. Disse Stationer faar daglig mellem Kl. 10 og 11 Fm. de nødvendige Oplysninger fra *Deutsche Seewarte* i *Hamburg*.

Stationen *Norddeich* udsender dagligt, umiddelbart efter Tidsignalet Kl. 1 mellem-*europæisk* Tid, en almindelig Vejrberetning. Om fornødent udsender samme Station Stormvarsler paa andre Tider.

Stormvarsler vedrørende *Østersøen* udsendes fra *Bülk*.
Kommer Station *Norddeich* i Uorden, træder Station *Cuxhaven* til.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr- og Fortegnelse og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af *Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asienske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaer ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgf. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portougiftterne. Enkeltte Numre erholdes for 10 Ore paa Søkort-Arket, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *daniske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *daniske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

2090. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Paskamatala S. Grund fundet. Sømærke flyttet.

(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 137. Helsingfors 1913.)

S. for *Paskamatala* Grund er fundet en Stengrund med 5,3 m Vand. Vageren, der stod paa 65° 23' 11" N. 24° 37' 03" E. (*russ.* Kort Nr. 1652) S. for ovennævnte Grund, er derfor flyttet 280 m S. efter.

2091. Finland. Bottniske Bugt. Bjerneborg NW. Drivende Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2861. Berlin 1913.)

Den 19de Oktober d. A. observeredes et trælastet Fartøj, *Thetis*, med Dækket i Vandet paa 61° 46' 1/2" N. 20° 32' E.

2092. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Pellinge. Sømærker udlagt.

(„Underrättelser för Sjöfarende“ Nr. 138. Helsingfors 1913.)

I Farvandet fra Søen til *Pellinge* er udlagt Vagere paa følgende Steder:

- 1) Paa W.-Siden af *Skvättådan* Rev. 60° 11' 34" N. 26° 00' 18" E. 2) W. for *Norra Tattargrund*. 60° 12' 06" N. 26° 00' 05" E. (*russ.* Kort Nr. 1347).

2093. Rusland. Finske Bugt. Kap Altjanemi. Sømærke inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2727. Berlin 1913.)

Den hvide Spirtønde med 1 nedadvendt, sort Kost ved 0,3 m Grunden ved Indløbet til *Verki (Wörki)* Bugt inddrages permanent uden nærmere Bekendtgørelse. 59° 35 1/2' N. 26° 07 1/4' E. (Kort Nr. 155.)

2094. Rusland. Moonsund Indsejling. Apollon (Apollo) Banke. Hindring. Moonsund. Sømærker udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2728. Berlin 1913.)

1. Damperen *Georg Altek* har stødt mod en Hindring, der ligger c. 1/4 Sm NNW. for den hvide Spirtønde med 1 nedadvendt, sort Kost paa N.-Siden af *Apollon* Banke. 59° 13 1/2' N. 22° 50 1/4' E.

2. I *Moonsund* er udlagt følgende Sømærker: a) En rød Spiritønde med 1 opadvendt rød Kost i 4,8 m Vand ved 1,2 m Revet ud for Landsbyen *Terkona*, c. 58° 40' 1/4" N. 22° 39' 8" E. b) En hvid Spiritønde med 1 nedadvendt, sort Kost i 7,0 m Vand ud for Landsbyen *Pamerort*, c. 58° 39' N. 22° 35' 8" E. (Kort Nr. 205.)

2095. **Rusland, Uiban.** Fyrskib forsynet med Undervandsklokke. Skydetønder udlagt.

(„Vachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2729. Berlin 1913.)

1. *Labau* Fyrskib er forsynet med en Undervandsklokke, der giver følgende Signal:

To tæst paa hinanden følgende Slag, derefter Pause i 3 s.

To tæst paa hinanden følgende Slag, derefter Pause i 9 s., c. 56° 31' N. 20° 51 1/2' E. 2. Til Brug ved Skydøvelser er der c. 1 Sm NW. for det N-lige Indløb til *Kejser Alexander III* Havn udlagt 2 almindelige Tønder, som er forbundet til hinanden med en Staaltraadstrosse. Tønderne ligger i Retning NE.—SW., c. 210 m fra hinanden, 56° 34' N. 20° 56 1/2' E.

(Kort Nr. 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1134. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2096. **Danmark, Sundet.** Middelfgrund S. Lystønde forandret.

Lystønden *Middelfgrund S.* er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 5 s., Blink c. 1 1/2 s., Mærke c. 3 1/2 s., 55° 39' (57") N. 12° 40' (53") E.

(Kort Nr. 182, 210 og 250. Danske Lods, Side 292. Fyr-Fort., Nr. 242.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/976, pkt. 2. København 1913.)

2097. **Danmark, Sundet.** Kastrup-Knæ og Nordre-Røse. Afmærkning forandret.

Den røde Spidstønde *Kastrup-Knæ* er ombyttet med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, 55° 38' (25") N. 12° 41' (24") E.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Nordre-Røse*, er inddraget, og Lystønden *Nordre-Røse* er flyttet til denne Plads. Samtidig er Lystønden forandret til at vise grønt To-Blink hver 10 s., Blink c. 1 1/2 s., Mærke c. 1 1/2 s., Blink c. 1 1/2 s., Mærke c. 5 1/2 s. Lystønden ombyttes med en rød Spiritønde, naar Is gør det nødvendigt. Lystøndens ny Plads: 55° 37' (56") N. 12° 41' (40") E.

(Kort Nr. 156, 160, 182, 210, 211 og 250. Danske Lods, Side 300. Fyr-Fort., Nr. 251. Søm-Fort., Side 26.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/976, pkt. 3. København 1913.)

2098. **Danmark, Sundet.** Søndre-Røse NNW. Vrag borttaget.

Jemprammen, som var sunket 0,2 Sm NNW. for *Søndre-Røse*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Søndre-Røse*: 55° 34 1/4' N. 12° 41' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1765 og 42/1974. København 1913.)

2099. **Danmark, Sundet.** Kjøge. Vrag. Lystønde inddraget.

VragLystønden c. 0,35 Sm SE. for *Kjøge* Havn er inddraget. Havnen: 55° 27 1/4' N. 12° 12' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2040. København 1913.)

2. *Kiichen Shoals* sorte Spiritønde med firkantet Topbtegnelse er flyttet 0,35 Sm i Retning 71° (misv. E. 3/4 N.) til 32° 26' 20" N. 64° 35' 57" W. (Hfg. eng. Kort Nr. 360.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/3064. København 1912.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2120. **Italien W.-Kyst.** Santa Venere. Fyr forandret.

(„Avisi al Naviganti“ Nr. 264/773. Genova 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa *Santa Venere* Molehoved er forandret til et ubevogtet, grønt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 7,5 s., Blink 2,5 s., Mærke 5 s. Fyret er formærket i Pejlinger fra 43° til 70°. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 6 Sm. 38° 43' 09" N. 16° 07' 35" E.

2121. **Tyrkiet.** Marmorhavet. Doghan-Aslan. Oplysning om Fyr.

(„Avis aux Navigateurs.“ Konstantinopel, 13de Oktbr. 1913.)

I Stedet for *Doghan-Aslan* Fyrskib vil der uden nærmere Bekendtgørelse midlertidig blive udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s. Lyn 0,3 s., Mærke 2,7 s. Flammens Højde: 4,5 m. Synsvide: 5 Sm. Den endelige Belysning af *Doghan-Aslan* Banke vil blive nærmere bekendtgjort, c. 40° 30' N. 26° 52 1/4' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/561. København 1913.)

2122. **Tyrkiet.** Konstantinopel. Forbud.

Ifølge Anmodning til Udenrigsministeriet indskærpes herved Forbudet imod, at Handelskibe opankrer ud for det *kejserske* Palads *Dolma Bagché* i det Farvand, der paa den ene Side begrænses af en Linie imellem Moskeen *Orta-Kewy* og det Sted paa den modsatte Bred, der kaldes *Stavros*, og paa den anden Side af en Linie fra Moskeen *Valide Dyané* til *Levander* Taarnet, der ligger paa 41° 01' N. 29° 00 1/2' E.

2123. **Rusland.** Azovske Hav. Taganrog Bugt. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1602. London 1913.)

Vraget af Damperen, som er sunket c. 2 1/4 Sm E. for Lystønden ved *Gretschaskoja* Banke, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 47° 04' 20" N. 38° 49' 15" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1902, pkt. 3. København 1913.)

2124. **Tunis.** Gallie. Oplysning om Palle.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 508/3125. Paris 1913.)

7 m Pullen N. for *Gallion S. O.* ligger c. 1000 m 349° (misv. N. 1/8 W.) fra 158 m Toppen af *Gallion*. 37° 30' 40" N. 8° 54' 05" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1575. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

2125. **Frankrig.** Bestemmelser vedrørende midlertidig Spærring af Havne i

Frankrig, Alger og Kolonierne.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 495/3041. Paris 1913.)

Paa Grund af Flaademanovrer, Øvelser eller af andre Aarsager kan Adgangen til *franske* Havne enten være spærret eller underkastet visse Bestemmelser. Følgende Bestemmelser er da gældende:

1. Signal for ingen eller indskrænket Adgang gives med 3 Balloner (den ene over den anden) eller 3 røde Lys (det ene over det andet). Dette Signal vises fra et kendetligt Punkt.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2113. Island S.-Kyst.** Sølvgr S. Banke. S. for *Sølvgr* er i 120 à 140 m Vand fundet en smal Banke med under 100 m Vand. Banken gaar omtrent i N.—S., den mindste Dybde, 48 m, ligger paa N.-Enden af Banken paa 63° 43' (00") N. 21° 40' (40") W. (Kort Nr. 147, 226 og 239. Islandske Lods, Side 180.)
- 2114. Island N.-Kyst.** Siglufjorder-Havn. Fyr midlertidig slukket. Ifølge Telegram fra *Islands* Ministerium er *Siglufjorder-Havn* Fyr foreløbig slukket. 66° 09' (25") N. 18° 52' (30") W. (Fyr-Fort. Nr. 638.)

2115. Island N.-Kyst. Flatey. Fyr tændt. Ifølge Meddelelse fra *Islands* Ministerium er der paa E.-Siden af Øen *Flatey* tændt et hvidt Lyntfyr, der viser Tre-Lyn hver 15 s., Lyn c. 0,5^s, Mørke c. 2,5^s, Lyn c. 0,5^s, Mørke c. 2,5^s, Lyn c. 0,5^s, Mørke c. 8,5^s. I *Flateyarsund* gaar Fyret i Skjul af nogle Huse, naar man er tæt ved Øen. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: c. 15 Sm. Lysevne: 16 Sm. Linseapparat af 3die Orden. 8 m højt, rødt Jernstativ. Fyret staar c. 80 m N. for nogle Rester af Varden, som er vist paa Øens E.-Side i Kort Nr. 212. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. 66° 09' (36") N. 17° 50' (50") W. (Jvnt. "E. f. S." 1910, Side 415.) (Kort Nr. 147, 204, 212 og 239. Islandske Lods, Side 128. Fyr-Fort., Nr. 640 A.)

2116. Island E.-Kyst. Soydisfjorder. Brimnes. Fyr tændt og forandret. Paa *Brimnes* er tændt et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser c. hver 5s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra c. 225° til c. 253°
2. hvidt i — c. 253° — c. 283°
3. rødt i — c. 283° — c. 314°
4. grønt i — c. 314° — c. 69°
5. hvidt i — c. 69° — c. 73°
6. rødt i — c. 73° — c. 90°

Linseapparat af 4de Orden. Synsvidde og Lysevne: c. 7 Sm. 3 m højt, rødt Jernhus med hvidt Bælte. Fyret staar c. 5 m. E. for det gamle Fyr. Brændetid 1ste Aug.—15de Maj. 65° 18' (21") N. 13° 46' (45") W. (Kort Nr. 191, 194, 214 og 239. Islandske Lods, Side 148. Fyr-Fort. Nr. 643.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/418. København 1913.)

2117. Afrika. Portugisk W.-Afrika. Tigres Halvø. Fyr tændt.

(„Avisos aos Navegantes“ Nr. 13/35. Lissabon 1913.) Paa Pynten af Halvøen *Tigres* er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidde: 12 Sm. c. 16° 30' 00" S. 11° 43' 00" E.

2118. Canariske Øer. Gran Canaria. Puerto de la Luz. Fyr forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2769. Berlin 1913.) Den 1ste November 1913 forandres det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Læmolen ved *Puerto de la Luz* til et hvidt Fyr med En-Formærkelser c. hver 6³/₄s., Lys c. 5 1/2 s., Mørke c. 1 1/4 s., Flammens Højde: 14 m. S. synsvidde: 9 Sm. Sort Gittertaarn. 28° 09 1/4' N. 15° 25 1/2' W. (Kort Nr. 91.)

2119. Bermudas Øerne. North-East Breakers og Kitchen Shoals. Sømærker flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1580. London 1913.) 1. *North East Breakers* Undervandsklokketønde er flyttet 2 Sm i Retning 326° (misv. NNW.) og ligger nu i 33 m Vand, 5,45 Sm 58° (misv. E. t. N. 7/8 N.) fra *North Rock* Fyr. 32° 31' 10" N. 64° 40' 15" W. (iflg. eng. Kort Nr. 360.)

2100. Danmark. Store-Bælt. Slipshavn. Fyr forandres.

Den 15de November 1913 vil *Slipshavn* Fyr blive slukket. Samtidig vil der blive tændt et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 s., Blink c. 1 1/2 s., Mørke c. 1 1/2 s., Blink c. 1 1/2 s., Mørke c. 5 1/2 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 259° gennem 0° til c. 180°. Endvidere er Fyret synligt i Store-Bælt over Land i Pejlinger fra c. 226° til c. 251°, men flere Steder i denne Lyvinkel skjules Fyret af Træer og Bygninger ved Knudshoved Jernbanestation. Det vises fra en 5 m høj, rød Jernbaake, som staar 62 m 227° (misv. SW t. W. 1/8 W.) fra det nuværende Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 9 1/2 Sm. Lysevne: 11 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Fyrets ny Plads: 55° 17' 07" N. 10° 49' 42" E.

(Kort Nr. 156, 157, 160, 163, 220, 221 og 251. Danske Lods, Side 346. Fyr-Fort., Nr. 293.) (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/977. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2101. Danmark. Kattegat. Falske-Bolsax. Lystønde udlægges.

I den 1ste Halvdel af November 1913 udlægges, saafremt Vejrforholdene tillader det, en rød Lystønde, mærket „F.-Bolsax“, der viser grønt To-Lyn hver 10 s., Lyn c. 1/2 s., Mørke c. 2 s., Lyn c. 1/2 s., Mørke c. 7 s. Synsvidde og Lysevne: 4 Sm. Lystønden ombyttes med en rød Spiritønde, naar Is gør det nødvendigt. 55° 43' (12") N. 10° 43' (30") E.

Samtidig flyttes Klokketønden *Falske-Bolsax*, saaledes at den kommer til at ligge mellem Grunden og Lystønden.

(Kort Nr. 156, 160, 211, 220, 227, 251 og 252. Danske Lods, Side 218. Fyr-Fort. Nr. 176 og 176 A. Sø.-Fort., Side 21.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/978, Pkt. 2. København 1913.)

2102. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde udlægges.

I den 1ste Halvdel af November 1913 udlægges, saafremt Vejrforholdene tillader det, en hvid Lystønde, mærket „Tangen NW“, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn c. 1/2 s., Mørke c. 4 1/2 s. Synsvidde og Lysevne: 8 Sm. Lystønden ombyttes med en hvid Spiritønde, naar Is gør det nødvendigt. 56° 38' (00") N. 10° 34' (00") E. (Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods, Side 170. Fyr-Fort. Nr. 122 A. Sø.-Fort. Side 17.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1021. København 1913.)

2103. Sverrig. Kattegat. Lilla Varholmen. Fyr forandred.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 48/1136. Stockholm 1913.)

Lilla Varholmen Fyr er nu forandret. Det S.-lige Fyr viser hvidt Lys ined En-Formærkelser hver 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s. Det N.-lige Fyr viser hvidt Et-Lyn hver 1 s. Synsvidde: 11 Sm. S.-lige Fyr: 57° 42' 19" N. 11° 42' 21" E. (Danske Lods, Side 244.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1328. København 1913.)

2104. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Fyr tændes.

(„Bekjendtgørelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 22. Kristiania 1913.)

Følgende ny Fyr i *Kristianiafjord* tændes den 1ste November 1913:

1. *Gaasen, Armesluen*, hvide, røde og grønne Fyr med To-Formærkelser. Lyset er: 1. rødt i Pejlinger fra 204° til 227°, fri S. om *Vasholmgrund*;
2. hvidt i — 227° — 254°, fri N. om *Ildejernflu*;
3. rødt i — 254° — 261°, fri S. om *Ildejernflu*;
4. grønt i — 261° — 319°, fri E. om *Gaasungene*;
5. rødt i — 319° — 14°, fri W. om *Gaasungene*;
6. hvidt i — 14° — 35°, fri E. om *Vestre Maasene*;
7. grønt i — 35° — 52°, fri S. om *Gaasoen, Bjørhøskjærene* og *Koja-berget*.

Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød hver 30 s, Stød 5 s, Pause 25 s. 59° 51' 01" N. 10° 35' 45" E.

II. *Gaasungene* hvide, røde og grønne Lynfyr, der viser Et-Lyn c. hver 5 s.

Lys et er:

1. grønt i Pejlinger fra 267° til 355°, fri W. om *Steilene*;
2. rødt i — 355° - 11°, fri W. om *Østre Maasene*;
3. hvidt i — 11° - 59°, fri S. om *Vestre Maasene*;
4. grønt i — 59° - 146°, midt i Sundet mellem *Hareholmrabben* og *Østetangen*;

5. rødt i — 146° - 215°, fri E. om *Vasholmgrund*;

6. hvidt i — 215° - 232°, fri N. om *Idiermfju*;

7. grønt i — 232° - 236°, fri S. om *Ildeymfju*.

Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 50' 19" N. 10° 35' 36" E.

III. *Storgrund* hvide, røde og grønne Fyr med To-Formærkelser. Lys et er:

1. rødt i Pejlinger fra 68° fri N. om *Haagrund*, til 143° fri E. om *Rannton-grund*;

2. hvidt i — 143° til 146°, fri W. om *Aspond* SW.-Pynt;

3. grønt i — 146° - 165°, fri E. om *Aspond*;

4. hvidt i — 165° - 167°, fri W. om *Digerudgrund*;

5. rødt i — 167° - 338°, fri W. om Grunde ved *Halangstangen* og *Husvikbaen*;

6. hvidt i — 338° - 342°, fri E. om *Askholmene*.

Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4½ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 42' 30" N. 10° 35' 45" E.

(Kort Nr. 236.)

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

2105. **Nordsøen. Jyske-Røv NW. Vrag.**

Lfølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er en Vragmast observeret paa 57° 07' N. 6° 38' E.

2106. **Norge. Fyr tændes.**

(„Beholdtgjærelse fra Fyrdirektøren“ Nr. 22. Kristiania 1913.)

Følgende Fyr tændes den 1ste November 1913.

I. *Lagskjær, Korshavn*, hvide, røde og grønne Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s. Lys et er:

1. grønt i Pejlinger fra 270° til 327°, fri W. om *Lindasnes*;

2. hvidt i — 327° - 334°, fri E. om *Sveinene*;

3. rødt i — 334° - 347°, fri W. om *Sveinene* og *Nordsteinen*;

4. hvidt i — 347° - 351°, fri E. om *Bispene* og *Seløfluene*;

5. grønt i — 351° - 142°, fri E. om indre *Kleveholme*;

6. hvidt i — 142° - 149°, fri W. om *Musar*;

7. rødt i — 149° - 175°, fri E. om *Musarfluene*;

8. hvidt i — 175° - 186°, fri W. om *Lyngholmfju*.

Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. 58° 00' 15" N. 7° 01' 00" E.

II. *Uvasodden, Korshavn*, hvide, røde og grønne Fyr med En-Formærkelser.

Lys et er:

1. rødt i Pejlinger fra 297°, klos til S.-Pynnten af *Ræva*, til 323°, fri W. om *Lyngholmfju* og *Juden*;

2. hvidt i — 323° til 327°, fri E. om *Musarfluene*;

3. grønt i — 327° - 342°, midt i Løbet mellem *Lagskjær* og *Kleveholmen*;

4. rødt i Pejlinger fra 342° til 171°, klos til det E.-lige Land i *Korshavngrund*. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 58° 00' 50" N. 7° 00' 35" E.

Desuden er der af Marinen paa *Ramsund* E.-Side tændt et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formærkelser. Lys et er hvidt i Indsejlingen fra *Olofjordens* og N.-etter i *Ramsundet* ind mod *Rambagaardene*, rødt W. efter over *Vaagenesoren* og det urene Farvand paa *Fjeldøysiden*, grønt over det urene Farvand paa Sundets E.-Side, saa vel N. som S. efter *Ramsund*: 68° 30' N. 16° 35' E.

(Kort Nr. 236.)

2107. **Tyskland. Østfrisiske Øer. Norderney. Riffgat. Tønde udlagt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 42/2736. Berlin 1913.)

I *Riffgat* S. for *Norderney* er udlagt en sort Spidstønde paa 53° 41' 42" N. 7° 14' 36" E.

2108. **Tyskland. Borkum NNW. Drivende Skibe.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2864. Berlin 1913.)

Den 23de Oktober d. A. er en drivende Skibe observeret c. 14 Sm. 341° misv. N. ⅔ W.) fra *Borkum* store Fyr, der ligger paa 53° 35' 25" N. 6° 39' 55" E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2109. **Frankrig. Boulogne. Skydeplads. Tønder inddraget.**

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 490/3018. Paris 1913.)

De to hvide Spiritønder med Ballon, som afmærkede Skydepladsen ud for *Kap Alprecht*, er inddraget. Den farlige Zone strækker sig 4500 m ud fra Strandbredden Syd for *Pejling* 110° af *Alprecht* Fyr, og den er 600 m bred. Fyret: 50° 41' 57" N. 1° 33' 47" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/212. København 1911.)

2110. **England. Cardigan Bay. Aberystwyth. Oplysning om Fyr.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1600. London 1913.)

De 2 røde, faste Ledefyr vil fremtidig blive tændt, naar det er nødvendigt, hovedsagelig i Tiden mellem 30te September og 31te Marts. De maa ikke betragtes som Tidevandsfyr.

Et Blus, vist fra *Pieren*, angiver, at der er mindst 2,7 m Vand paa *Barren*. Ved Inderenden af *Kajen* er *Dybden* 0,6 m lavere. 52° 24½' N. 4° 05¼' W.

2111. **Skotland. Oronsay SW. Skær eksisterer ikke.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1585. London 1913.)

Skæret med mindre end 2 m Vand, som var rapporteret at ligge 3,1 Sm 238° (misv. W. t. S.) fra *Eilean nan ron* lille SW-lige Ø, eksisterer ikke. Den mindste *Dybde* i Nærheden af *Stedet* er 8,7 m. 55° 58' 08" N. 6° 21' 32" W. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1542. København 1913.)

2112. **Irland N.-Kyst. Mulroy Bugt. Oplysninger.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1605. London 1913.)

1. *Rævedy* hvide, faste Fyr er synligt i Pejlinger fra 177° til 357°. 55° 15' N. 7° 47' W.

2. *Feighan Hill* Fyr overet i *Pejling* 169° leder over *Barren* i det dybeste Vand. Man advares mod at stole paa *Dybderne* i *Mulroy* Bugt, da disse er en Del forandret siden *Opmalingen*.

3. *Baaken* paa *Bar Rocks* eksisterer ikke.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1272. København 1913.)

Skibe med radiotelegrafisk Installation bør sende Stormvarslere videre til andre Skibe. Om Nat-Stormvarslere fra Fiskerikrydseren *Zieten* og fra *Helgoland* se „E. f. S.“ Nr. 41/1923. København 1913.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

Korts eller Bogs Nr.	2058	North Atlantic Ocean. — North Atlantic route chart.
R	1094	England, east coast. — Outer Gabbard to Outer Dowsing.
R	190	Mediterranean. — Ports on the coast of Sicily.
R	40	India. — Karachi harbour.
R	1942	Canada, Prince Edward Island. — Bedeque island.
R	1170 b	England, west coast. — Great Ormes head to Liverpool.
R	1607	England, east coast. — North Foreland to the Nore.
R	2151	River Thames. — Broadness to Mucking light.
R	2013	Canada, Bay of Fundy. — West Quoddy head to Point Lepreau.
R	874	Japan. — Plans in Tsu sima.
R	2483	Atlantic Ocean. — Atlantic and Indian oceans.
R	604	Africa, west coast. — Cape Lopez bay to St. Paul de Loanda.
†	2736	India, west coast. — Gulf of Kutch to Viziadrug.
†	1980	Japan. — Nam kwan harbour.

Forenede Stater i Nord-Amerika:

N	2709	South America. — Argentina: Parana River, Parana to Caalayti Sand.
N	2705	South America. — Argentina and Uruguay: Uruguay River, Juncal Island to Concepcion del Uruguay, with continuation of Gualeguaychu River.
N	2706	South America. — Argentina and Uruguay: Uruguay River, Concepcion del Uruguay to Concordia.

Holland:

R	209	Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep. 1 : 30 000.
R	3	Oost-Indische Archipel. Oostblad. 1 : 3 000 000.
R	6	Noordwesthoek Sumatra en nabijliggende eilanden. 1 : 100 000.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Oktbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114 ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₄
Danmark	101 ³ / ₄	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₄
Norden	108 ³ / ₄	108 ¹ / ₂	109
Gorm	—	—	—
Carl	110 ¹ / ₂	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
Dannebrog	126 ¹ / ₂	126	126 ¹ / ₂
Skjold	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Urania	—	26 ¹ / ₂	27
Neptun	118 ³ / ₄	119 ¹ / ₄	119 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	119 ¹ / ₂	119 ¹ / ₂	119 ¹ / ₂
Heimdal	124 ¹ / ₂	124 ¹ / ₂	124 ³ / ₄
Østasiatiske	127	127	127 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	118	117 ³ / ₄	118
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	81	81 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	88 ³ / ₄	88 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
4% — — — — — 2. Serie.	—	92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4% — — — — — 1.	—	93	95
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	87 ³ / ₄	87 ³ / ₄	88
4% — — — — —	—	89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	85 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	89 ³ / ₄	90

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	102 ¹ / ₂	— ³ / ₄	140 ¹ / ₂	142
Privatbank	137 ¹ / ₂	—	102 ¹ / ₂	102 ³ / ₄
Landmandsbank	—	—	137 ¹ / ₄	137 ³ / ₄
Handelsbank	—	—	143	144
Grundejerbank	11	— ¹ / ₂	11	11 ¹ / ₄
Burm. & Wain	85 ¹ / ₄	— ³ / ₄	85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—	—
Sukkerfabr.	226 ¹ / ₂	—227	226 ¹ / ₂	226 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	234 ³ / ₄	235 ³ / ₄	235 ¹ / ₄	235 ¹ / ₂

Veekselkurser d. 29. Oktober 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.15	88.95
London	18.27	18.22
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Oktober 1913.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	88.10
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	91.00
5% Rumænske Stats	98.40
4% — — 1890	92.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. 212,000, „Danmark“ 176,000, „Norden“ 280,000, „Carl“ 216,000, „Dannebrog“ 520,000, „Skjold“ 184,000, „Urania“ 118,000, „Dampskib. af 1896“ 304,000, „Heimdal“ 192,000, „Gorm“ 244,000, „Neptun“ 180,000, „Dansk-russisk“ 456,000, „Østasiatisk“ 252,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1551. Korea, South Coast. Pu to channel (Sir Harry Parkes sound)—Buoy established. Position. On eastern side of Kreiser rock, at a distance of 5½ cables, 8° (N. 13° E. Mag.), from the eastern extreme of Taramu kiten. Lat. 35° 04' 45" N., long. 128° 38' 25" E. on chart No. 3366. Description. A conical buoy, painted in black and red horizontal bands, surmounted by a ball. Variation. 5° W. (Notice No. 1561 of 1913, dated 13th October.) Charts affected. No. 3541, Masampo and Pu to channel, No. 1065, Masampo harbour and approaches, Nr. 3366, Fusan harbour to Port Hamilton. Publications: Japan, Korea, &c., 1904, page 113, E. C. Korea, Siberia, &c., 1913, page 69.

No. 1554. Russian Maritime Province—Kamchatka. Karavinski island—Shoal reported southward of. Position. At a distance of 10¼ miles, 145° (S. 35° E. Mag.), from the south extreme of Cape Krashennikoff. Lat. 58° 19' N., long. 163° 44' E., on chart No. 2388. Depth. Not stated. Note. This reported danger has been placed on the charts as a rock with a depth of less than 6 feet. Variation. Nil. (Notice No. 1554 of 1913, dated 13th October.) Charts affected. No. 2388, Sea of Okhotsk, No. 2459, North-west Pacific ocean, &c., No. 2460, Kamchatka to Kadlak island. Publication. Alaska and Bering Sea Pilot, 1908, page 534.

No. 1557. China, East Coast—Kyan Chau Bay, Tsimtau approach—Amended depth over rock. Position. At a distance of 7½ cables, 144° (S. 32° E. Mag.), from Arkona island light-house. Lat. 36° 2¼' N., long. 120° 19¼' E. Depth. 3½ fathoms, instead of 4¼ fathoms as now shown on the charts. Variation. 4° W. (Notice No. 1557 of 1913, dated 13th October.) Charts affected. No. 857, Kyan chau bay, No. 1255, Kyan chau bay to Lai chau bay. Publication. China Sea Pilot, Vol. V, 1912, page 413.

No. 1588. Red Sea—Gulf of Suez, Sherath shoals—Telegraph cable buoy temporarily established. Position. At a distance of 7½ cables, 270° (N. 87° W. Mag.), from the western edge of the 4½-fathoms patch on the shoal. Lat. 28° 35' 25" N., long. 33° 05' 35" E., on chart No. 757. Description. Spherical buoy, painted black and white, surmounted by a staff, cage, and square flag with black, white, and red squares. Note. The buoy has been placed on the charts. Variation. 3° W. (Notice No. 1588 of 1913, dated 18th October.) Charts affected. No. 757, Gulf of Suez, No. 8a, Red sea, sheet I. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 100.

No. 1593. Red Sea Eastern Shore—Jidda Approach. Mismari reef—Reef northward of Caution. Position. At a distance of about 1¼ miles, 338° (N. 20° W. Mag.), from Mismari reef beacon. Beacon, lat. 21° 19¼' N., long. 39° 00¼' E. Depth. Less than 3 fathoms. Remarks. Other shoal patches between the beacon and the reef mentioned above. Caution. Many of the reefs in the approaches to Jidda are reported to be imperfectly charted, and the following cautionary Note has been placed on the charts: "A good berth should be given to all reefs in the approach to Jidda, as the area is imperfectly known. Mariners are warned accordingly." Variation. 2° W. (Notice No. 1593 of 1913, dated 18th October.) Charts affected. No. 2599, Jidda with its approaches (Note only), No. 8a, Red sea, sheet III. Publication. Red Sea Pilot, 1909, pages 320, 326; Supplement, 1912.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og

at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

sin Afslutning, hvorimod de nedre Havne enten er uforandrede eller lavere. Navnlig fra Riga er Raterne gaet tilbage som Følge af det betydelige Udbud af Baade, hvoraf en stor Del bringer Kul med op. Kulfragterne er iøvrigt paa det nærmeste uden Forandring til Østersøen, ligeledes for »handy« Tonnage til Middelhavet, men for store Dampere viser Kulfragterne smaa Nedgange saavel til Middelhavet som til Sydamerika. Der blev i de forskellige Markeder bl. a. sidst sluttet som følger:

Østen. Hvede Sydaustralien 31/3 U. K. eller Kontinentet, 15. December—15. Januar, 3 d. mere pr. 15. Januar—15. Februar. Erts Port Pirie 31/ Antwerpen pr. November—December. Soyabønner Vladivostock c. 30/ én Havn U. K. eller Kontinentet, c. 31/ to Havne, December—Januar. Ris Birma 25/ O. C. til U. K. eller Kontinentet, Februar, samme Rate fra Koschichang pr. November. — Palmekærner Madras Kysten 28/9 Triest eller Marseille, 30/ begge Havne, December—Januar. Bombay 18/ Dødvægt til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 18/6 to Havne, 19/ Dunkerque, 25. Oktober—15. November.

Sørtehavet etc. Korn for store Baade fra Kher-son, Nikolajeff, Odessa etc. (én Lastehavn) 8/9 à 9/ Rotterdam, 9/3 Antwerpen eller Weseren, (3 d. ekstra to Lasteadler), prompt, mindre Baade fra Sydrusland 10/6 N. C. eller »any«, 11/ Hamburg, 20. November—5. December. Sulina 8/6 L. H. A. R. pr. 1.—15. November, 9/ Antwerpen eller Rotterdam pr. 15.—30. November, 3 d. mindre pr. 20. November—10. December, alt med 3 d. mindre for Byg. Azow (store Baade) 10/6 Rotterdam, 10/9 Antwerpen, Emden eller Weseren, 11/ Hamburg, 1.—10. November, Marseille eller Vestitalien (én Losschavn) Frcs. 12½, prompt. — Mindre Baade fra Azow 10/6 N. C. eller »any«, 11/ Hamburg, 5.—15. November. — Donauen 10/6 Rotterdam, 10/9 Antwerpen, 10.—25. November. — Erts Poti 11/9 Antwerpen (5,300 med 400—400), 13/ Boulogne (4,500 med 400—400), Nikolajeff 7/3 Rotterdam (6,000—

7,000 med 2,000—2,000), 8/9 Middlesbro (4,500 med 2,000—2,000).

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 9/ Southampton eller Bristol Kanalen, December. Smyrna 14/ nordlig Havn U. S. (6,000). Salt Torreveija/Kalkutta 10/6, November—December. Port Said/Singapore 10/. Erts Fellonica/Hamburg 9/6 (2,900), Algier/Rotterdam 4/9 (6,000), Hornillo/Glasgow 6/7½ (3,000 med 1,000—500), Rotterdam 5/4½ (4,800), fri Despatch. Fra Bilbao 4/9 Rotterdam, c. 5/ Middlesbro, 6/9 Stettin (2,500).

Nordamerika. Korn Baltimore 2/ Rotterdam pr. 5.—25. November, 2/1½ Rotterdam eller Avonmouth pr. 1.—15. December, 2/3¼ pr. December—Januar, option 2/9 Havre eller Bordeaux. Filadelfia 2/ Rotterdam pr. 1.—15. November. Bomuld fra Savannah etc. 38/9 à 40/ for gode Kubikbaade til Liverpool eller Bremen, Havre 40/ à 41/3, November. Paa Form »O« 42/6 fra Pensacola til Rotterdam og London, November. 45/ Tampa og Savannah til Havre og Dunkerque, 15.—30. November. Sukker Cuba/Liverpool eller Greenock 14/London 15/, prompt. Timecharter 4/3 Dødvægt for større Baade, Vestindiefart 3—6 Maaneder, Levering og Tilbagelevering Nord for Kap Hatteras.

Sydamerika. Korn 12/9 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), prompt, 16/ pr. Januar, 16/3 pr. 25. Januar—25. Februar, Option Bahia Blanca samme Rate. Erts Rio Janeiro 11/ til Filadelfia eller Baltimore (5,500), prompt.

Østersøen. Korn fra Petersborg 1/4½. Hvedebasis Rotterdam, 1/5½ London. Kortprops til Østkyst Kulhavn 37/ à 38/, Pulpwood Mk. 25 Rotterdam, Frcs. 39—40 Terneuzen. Riga/Rotterdam 1/ Havrebasis, prompt, 11¼ d. pr. November, 1/1½ Antwerpen. For D. B. mindre Dellast Boards 23/ Grangemouth, 25/ Østkyst Kulhavn, 30/ Manchester, Hfl. 11½ Rotterdam, Frcs. 30 Antwerpen, Frcs. 30—32 Rouen, Frcs. 38 Bordeaux. — Libau

er uforandret. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til Rotterdam, og Stettin 8/3 pr. Ton Sukker til Greenock. Fra Botten betales bl. a. Frcs. 44 pr. Favn Pulpwood Jacobstad/Rouen (1,000 Fvn.), 42/6 D. B. B. Haparanda (tre Pladser)/London (650), 35/ Raumo og Råfsö/London (700), Hfl. 17 Trångsund/Amsterdam (1,000).

Kulfragterne. Fra Tynen N. Br. eller Blyth 5/6 à 5/9 Kronstadt, 5/3 Stockholm (1,400), 3/9 à 4/ Hamburg, 5/9 St. Nazaire (1,800), 11/ Tarragona (1,800), 7/9 Algier (2,500), 9/4½ à 9/9 Genua, 9/3 Marseille (2,400), 9/ à 9/3 Port Said (5,000—6,500), 9/9 Aleksandria (5,000), 8/9 Las Palmas (2,500). Fra Humberen 5/6 Kronstadt, 5/4½ Reval, 5/ Rouen, 6/ Bordeaux, 9/9 Odessa. Fra Firth of Forth 5/9 Riga (1,700), 5/3 à 5/6 god dansk Havn (1,400—1,900), 5/7½ à 5/9 Kiel (1,800—2,000), 6/ Sønderborg (1,300), 10/3 Nizza (1,700), 10/ Triest (5,200). Fra Cardiff eller Newport 8/ Kronstadt (2,600), 4/9 Havre (1,900), Frcs. 7 Bordeaux (3,200), 6/10½ à 7/3 Lissabon, Frcs. 10½ à 10¾ Marseille, 8/9 à 9/ Vestitalien, 9/6 Piræus, 9/6 à 10/ Aleksandria, 9/ Port Said (6,000), 11/6 Aden, 12/6 Suez, 12/ Colombo, 8/9 Las Palmas eller Tenerifa, 9/ Cap Verde, 17/ à 17/6 River Plate (pr. 15.—30. November), 19/ prompt.

Skrevet den 28. Oktober 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet vedvarende mat, og det er i det hele vanskeligt at placere den fragtlige Tonnage for Fragter, som kan lønne sig. Paa Boltenhav og Finskebugt gøres ikke Forretninger. Rusland har optaget nogle faa Sejlere for Ojekager til Danmark og Sverig. Tyskland og Danmark har fragtet nogle faa Skibe for Korn og har endnu Brug for enkelte dels til England og Frankrig, men alt til lave Rater. Østnorge udbyder ogsaa et mindre Antal Laster af Træ, Is og Feldspath, men har kun liden Interesse for forsejlede Skibe.

Forholdene er saaledes daarlige for denne Fart og Oplægning af mindre Sejlere har begyndt.

Returfragter Vest fra er ligeledes matte med kun faa Kulfragter og ret lang Tørn paa flere Havne i Firth of Forth. Af Claylaster noteres nogle faa Partier, men Raterne for disse er ogsaa lave i Forhold til den lange Tørn, som er almindelig paa disse Pladser. Kulfragterne fra Østbritannien er 8 à 9 £. pr. Keel til danske og østnorske Havne.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland sluttet nogle Skibe nærmest for Rug pr. November. Rostock, Stralsund apnaede begge 5 M., Greifswald 5 à 5¼ M., men Behovet er ikke stort. Fra Stralsund er det saaledes ret vanskeligt at placere Skibe paa Forhaand, da der ligger en Del fragtsøgende Skibe paa Pladsen. Wismar noterer ligeledes 5 M., Stettin holder sig stadig fast og slutter til omkring 6 M., ligeledes for Rug til Danmark. Derimod de østlige Havne, Colberg, Rügenwalde, Danzig meget stille. Sverig er uforandret mat. Lysekil har sluttet til Stettin 4½ M. og noterer til Elben 5 à 5½ M. Danmark har fra Provinserne flere Byglaster til Kiel, Haderslev og Kjøbenhavn, men overdrevent meget er just ikke fremme. Kjøbenhavn sluttede for Rug til Nykjøbing F. 13 Øre, Majs til Bandholm, Guldborg 12 Øre, samt for Hvede til Trelleborg 13 Øre. I Øjeblikket er det ret flovt derfra.

Fra Sø og Land.

De forenede Bryggerier har fra Hovmester Sørvin, S/S. »Samui« af Østasiatisk Kompagni, modtaget nedenstaaende smigrende Udtalelse om sit Ankerøl. For at Par Aar siden udsendte De forenede Bryggerier en ny Ølsort »Anker Øl«. Det er en Ølsort, der har vundet megen Udbredelse siden, men fortjener en meget større Fremgang, end Tilfældet endnu er. For 1½ Aar siden havde vi med

S/S. »Samui« paa en Rejse til Bangkok — c. 4½ Maaned — 300 halve Flasker med, men da det ikke var nær nok, maatte vi næste Rejse tage mere med. Efter hver Rejse foregik Efterspørgslen efter »Anker Ølet« samtidig med, at Forbruget af det spiritusholdige Øl gaar ned i tilsvarende Grad. Vort Forbrug er paa fire Rejser gaaet op fra 300 halve til 2,690 halve Flasker.

En mærkelig Redning. Fra Rio Janeiro skriver en Skibsfører til »Tvedestrands og Omegns Avis«:

Om Bord i Bark »Argo« paa Rejse fra Gulfport til Rio Janeiro havde vi en Hændelse, som maaske kan interessere Bladets Læsere.

Paa Høiden af Bermuda gik vi for en frisk Brise af SV. med Regn. Kl. 7,30 om Morgenen sprang Vinden til V. Efter at have brasat Ræerne skulde en Del Stagesel skiftes over, og under Arbejdet hermed blev en Mand slaact over Bord fra Ruftaget af et Stageselskæde, medens Skibet gjorde 7—8 Knobs Fart. Jeg stod paa Agterdækket og saa Manden falde, griber i det samme en Redningskrans og kaster den lige i Hænderne paa ham, da han var under Agterenden af Skibet. Han greb straks fat i Redningskransen.

Der blev øjeblikkelig drejet til Vinden og de nødvendige Sejl opgivet, medens en Baad hurtigst muligt blev sat i Vandet og vel bemanded. Jeg holdt gennem Kikkerten Øje med Manden saa længe som muligt, men forinden Baaden kom i Vandet var han taat af Syne, da det var en frisk Brise tilligemed Regn og Sø; men Baaden roede alligevel afsted i den Retning, vi tænkte Manden kunde ligge, og lidt efter blev den ogsaa borte for os.

Det var nogle spændende Timer, der paafulgte, men vi vovede dog at haabe det bedste. Kl. 12 Middag saa vi fra Riggens Baad nærme sig langt til Luvart. Der blev da et Spørgsmaal om Bord hos alle Mand — mon de har fundet ham. Vi stirrede rønnem Kikkerten for muligvis at se, hvor mange der var i Baaden, men det var umuligt at skelne det.

Da de kom nærmere til Skibet, rejste alle Mand i Baaden sig, svingede med Huerne og raabte Hurra — et Tegn paa, at de havde fundet Manden. Jeg maa sige, at der blev Glæde om Bord, og vi besvarede Hilsenen det bedste vi kunde. Straks efter havde vi alle Mand i Behold paa Dækket.

Manden fortalte følgende om sin mærkelige Redning: Da han havde ligget i Redningskransen et Par Timer og ikke saa nogen Baad komme til Hjælp, klædte han sig af, men beholdt Kniven i Bæltet for at kunne forsvare sig mod Hjerne. Han kastede saa Redningskransen og gav sig til at svømme i Haab om at naa Skibet.

Efter 4 Timers Søgen uden Resultat vendte Baaden tilbage til Skibet uden Haab om at finde Manden. Paa Tilbagevejen stødte de imidlertid paa ham, han havde da ligget i Vandet i 4 Timer, men alligevel klatrede han selv over Lønningen, da han kom om Bord, og var straks i bedste Velgaaende.

Manden er en dygtig Sømand og var afholdt om Bord.

Et Sammenstød mellem en Damper og en Hval. I »Hamb. Nachr.« har Kaptajnen om Bord i det tysk-amerikanske Petroleumsselskabs Skib »Energie« givet en interessant Beretning om et Sammenstød med en Hval og udtaler, at der ikke saa sjældent har foreligget Meddelelser om Sammenstød mellem Skibe og sovende eller døde Hvaler, men at det sikkert hører til Sjældenheder, at en levende Hval kommer for Boven af et Skib og bliver dræbt.

Det var den 10. Maj f. A. i Nordatlantehavet paa 47° N. Br. og 39° V. Lgd., Klokkeren 8 Em., at en mægtig Hval, der vel var 130—150 Fod lang, kom for Boven af Damperen og dræbtes. En Snæs Minutter havde Hvalen holdt sig i Skibets Bøvvand, da man pludselig ikke længere kunde se den fra Kommandobroen. I samme Øjeblik hørte man i hele Skibet en dump Lyd, som om Skibet var stødt paa et Vragstykke, men snart efter blev Vandet i betydelig Omkreds, navnlig ved Skibets Bagbordsside, farvet med Blod, og noget Kød og nogle Indvolde kom op paa Overfladen; efterhaanden kunde man agterude se en stor Plet paa Havet, der var blevet blandet af Blod og Spæk. Flere af Matroserne, der stod paa Bakken og saa efter Hvalen, fortalte Kaptajnen, at den ofte havde været ganske nær ved Skibssiden, og da pludseligt havde foretaget en Drejning, hvorved den var bleven ramt af Stævnen.

Havarier og Forlis.

Norma, Dpsk. af Helsingborg, ankom den 21. ds. til Kjøbenhavn paa Slæb af Damperen »Flintännan«. »Norma« har brækket Skruerakslen samt faaet forskellig Maskinskade, som nu repareres hos Burmeister & Wain.

H. Pontoppidan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Alexandra Dokken i Cardiff tøret Kajen og faaet en Del Plader og Spanter beskadiget.

Otto, Skonnert af Tønsberg, strandede fornylig, under den sidste Storm, ved Søby og blev Vrag; Besætningen, 5 Mand, antages at være omkommet.

Inger, Dpsk. af Eshjerg, har paa Rejsen fra Adra til Hamburg været paa Grund ved Scheelenmolen. Skibet havde Assistance af fire Slæbedampere; det er indkommet til Hamburg.

Sulan, Dpsk. tilhørende Thor E. Tulinius, er strandet paa Horne Fjord og bliver sandsynligvis Vrag. Ladningen, der bestaar af Kod og Faareskind, mener man at kunne bjerge. Bjergningsdamperen »Geir« assisterer.

Martha, hollandsk Kul af Neuwarpen, er paa Rejsen til O'ense med en Ladning Rug strandet paa Egholm Flak. Svitzers assisterer.

Cyrus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Åbo i Kejser Wilhelms Kanalen kollideret med to Sejlskibe, som blev slæbt af Slæbedampere »Berlin«. »Cyrus«, der kun fik ringe Skade, fortsatte Rejsen; de to Sejlskibe maa reparere i Holtenau.

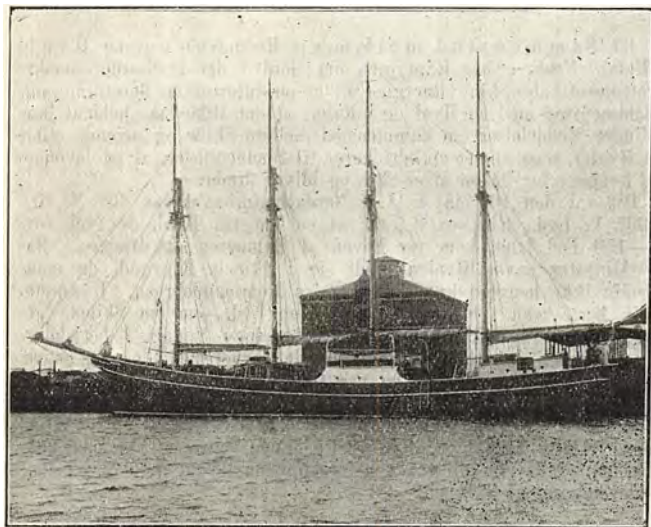
Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra St. Petersborg i haardt Vejr faaet Skade paa Rørgrejerne. Skibet er ankommet til Terneuzen og maa reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Det for nogen Tid siden af Grosserer Willemoes, Eshjerg, med Porsgrund mek. Værksted kontraherede Laste-Dampskib løb den 25. ds. af Stabelen i Porsgrund. Skibet fik Navnet »Willemoes« og skal, naar det ved Juletid bliver færdigt, straks afgaa til Skotland efter en Ladning Kul til Hr. Willemoes's Kulforretning i Eshjerg.

Skibet laster 1,200 Tons, dets Længde er 210 Fod, og dets Bredde 32 Fod, Maskinerne har 550 H. K.

Firmaet C. K. Hansen har solgt Damperen »Skjoldborg« til Kjøbenhavns Bunker-Kul-Depot. Damperen, der er bygget i Grabow i 1899 og maaler 1,439 Brutto Reg.-Tons, har nu faaet Navnet »Robert«.



M/s „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lasteevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD, sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Cartagena 28./10. — Alexandra, Nielsen, ank. Oran 28./10. — Algarve, Borries, afg. herfra 25./10. — Anglo Dane, Pape, ank. Trondhjem 27./10. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Petersborg 24./10. — Antwerpen, Madsen, ank. Reval 26./10. — Arkansas, Egense, ank. Sunderland 25./10. — Arno, Lepper, ank. Antwerpen 19./10. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 25./10. — Beira, Mortensen, afg. herfra 28./10. — Bergenbus, Meyer, afg. herfra 29./10. — California, Petersen, ank. Boston 25./10. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. hertil 29./10. — Charkow, Soelberg, pass. Brunsbüttel 28./10. — Christian Brøberg, Larsen, pass. Holtenau 26./10. — Christian IX, Holm, ank. hertil 27./10. — Christianssund, Andresen, ank. Stettin 29./10. — Dagmar, Müller, pass. Algier 22./10. — Dania, Jørgensen, ank. Lexioes 24./10. — Douro, Sørensen, ank. Petersborg 26./10. — Ebro, Lunge, afg. Hull 28./10. — Eshjerg, Strufve, afg. herfra 28./10. — Ficara, Muech, afg. herfra 28./10. — Florida, Andersen, ank. hertil 29./10. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 27./10. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 21./10. — Hengest, Jørgensen, afg. Antwerpen 27./10. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 27./10. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, ank. Petersborg 18./10. — Jolantha, Kyllschech, ank. London 27./10. — Kasa, Mik- kelsen, pass. Holtenau 29./10. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 29./10. — Kiew, Tonneen, ank. Petersborg 22./10. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 28./10. — Louise, Svau, ank. hertil 29./10. — Louisiana, Jon Jønsen, ank. Newcastle 28./10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 27./10. — Minsk, Harder, afg. herfra 28./10. — Morsø, Nellenmann, ank. Riga 28./10. — Nicolai II, Petersen, ank. Petersborg 20./10. — Nordjyl- land, Bidstrup, ank. hertil 29./10. — O. B. Suh, Frise- nette, afg. Havre 28./10. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 24./10. — Oscar II, Hennel, afg. New York 23./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 23./10. — Perm, Gotthardt, ank. Lon- don 28./10. — Pregel, Iverøen, ank. Antwerpen 24./10. — Romny, Begvad, ank. Petersborg 27./10. — Saga, Hansen, pass. Brunsbüttel 24./10. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 23./10. — Seine, Le Dives, ank. Bordeaux 19./10. — Texas, Clauson Kaas, ank. Lissabon 28./10. — Thyra, Dam, ank. hertil 29./10. — Tiber, Beeb, ank. Algier 28./10. — Tomsk, Wiberg, pass. Bruns- büttel 28./10. — Tula, Therki'dsen, ank. Smyrna 28./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 28./10. — United States, Gottsche, ank. New York 26./10. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Dunkerque 28./10. — Viking, Tramp, ank. Petersborg 27./10. — Vir- ginia, Fischer, pass. Dunnethead 26./10.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 7./10. — Amalienborg ank. Rotterdam 25./10. — Brattings- borg ank. Hull 20./10. — Borglum afg. Huelva 26./10. — Dausborg afg. Jacobstad 22./10. — Elsborg ank. Kjøbenhavn 25./10. — Esrom afg. Cardiff 23./10. — Flynderborg afg. Burntisland 24./10. — Frederiksborg afg. Graugemouth 25./10. — Guldborg afg. London 26./10. — Gurre ank. Huelva 4./10. — Hammershus afg. Delagoa Bav 20./10. — Har- rildsborg ank. Marseille 25./10. — Hundborg ank. Gree- noek 24./10. — Jelling afg. Caimanera 24./10. — Jomshørg pass. Holtenau 26./10. — Jungshoved pass. Algier 25./10. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 23./10. — Kallundborg ank. Bona 22./10. — Kalo ank. Savona 19./10. — Klampø- borg pass. Kjøbenhavn 25./10. — Kronborg afg. Norfolk 1./10. — Lejre ank. Baltimore 23./10. — Marselisborg ank. Buenos Aires 7./10. — Næsbørg pass. Kjøbenhavn 26./10. — Randelsborg ank. Perna 22./10. — Silkeborg pass. Hirtshals 25./10. — Skanderborg afg. West Hartlepool 23./10. — Skodsbørg pass. Kjøbenhavn 26./10. — Spigerborg ank. Bougie 20./10. — Stegelbørg afg. Dunkerque 25./10. — Stierneborg afg. Ny Karleby 26./10. — Søborg pass. Algier 26./10. — Taarubørg afg. Cardiff 21./10. — Ulfsborg ank. Genua 25./10. — Uranienborg afg. Valencia 22./10. — Vor- djubørg pass. Hirtshals 25./10. — Ørkild afg. Port Talbot 18./10.

Det Østasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Kjøbenhavn 26./10. — Annam ank. Liverpool 28./10. hjemg. — Tranque- bar ank. Kjøbenhavn 23./10. — Bintang afg. Port Said 22./10. hjemg. — Indien afg. Sabang 24./10. hjemg. — Arabien afg. Shanghai 28./10. hjemg. — Selandia afg. Singapore 24./10. udg. — Cathay afg. Shengbai 24./10. udg. — Jutlandia pass. Ushant 27./10. udg. — Kina pass. Suez 26./10. udg. — Bandon ank. Bangkok 15./10. udg. — Pagan ank. Middlesbrough 27./10. udg. — Siam ank. Antwerpen 22./10. udg. — Samui ank. Lon- don 26./10. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. St. Thomas 26./10. udg.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Burntisland 25./10. til Korsør. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 24./10. til West Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Libau 24./10. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 23./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Pe-

tersborg 18./10. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Terneuzen 24./10. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Dublin 27./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Petersborg 25./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Blyth 19./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Petersborg 22./10. til Terneuzen. — N'ewa, Dahl, afg. Cardiff 23./10. til Genua.

Vesterhavet. Nancy, Pedersen, ank. Hamas 28./10. — Cito, Jepsen, afg. Kotka 27./10. til Cadiz. — Fylla, Brinck, afg. Brahestad 27./10. til Almeria. — Ellen, Hansen, ank. Wiborg 26./10. — Polly, Mathiasen, ank. Råfsø 26./10. — Johanne, Mikkelson, afg. Råfsø 26./10. til Trångsund. — Nerma, Degn, afg. Portland 26./10. til Casablanca. — Ulla, Hansen, afg. Portland 26./10. til Cartagena. — Gerda, Iversen, afg. Hargshamn 26./10. til Malaga. — Nexos, Basse, afg. Fowey 25./10. til Petersborg. — Nautik, Nielsen, afg. Abo 25./10. til Valencia. — Karla, Nielsen, ank. Hamburg 25./10. — Nora, Lauritsen, afg. Stettin 25./10. til Wasa. — Inger, Schifff, ank. Stettin 25./10. — Dagmar, Skou, afg. Portland 25./10. til Palma. — Nordsoen, Gram, afg. Trångsund 25./10. til Sevilla. — Hebe, Gregersen, ank. Swinemünde 25./10. — Bodil, Jensen, ank. Valencia 24./10. — Stella, Larsen, ank. Wiborg 24./10. — Olga, Christensen, ank. Kotka 24./10.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Hamburg 25./10. til Rouen. — Anna Mærsk pass. Sundet 22./10. for Acton Grange. — Chassie Mærsk ank. Riga 27./10. — Eleonora Mærsk pass. Sundet 26./10. for Garston. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 27./10. til Burntisland. — Laura Mærsk afg. Cardiff 18./10. til Las Palmas. — Lexa Mærsk ank. Valencia 24./10. — Peter Mærsk ank. Kaporja Bay 9./10. laster til Ghent. — Sally Mærsk ank. Livorno 26./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Arzew 27./10. — Martha, Christensen, ank. North Shields 30./10. — Elna, Rathje, afg. Neder Calix 28./10. — Therese, Pedersen, ank. Holmsund 27./10. — Harriet, Larsen, afg. Petersborg 28./10. — Dagny, Therkildsen, ank. Rouen 25./10. — Simone, Møller, afg. Burntisland 22./10. — Jeanne, Olsen, afg. Methil 25./10. — Vera, Riso, ank. Petersborg 24./10. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 25./10. — Annine, Leth, afg. Rouen 28./10. — Kamma, Løffler, afg. Sunderland 23./10. — Betty, Lagesen, afg. Dunston 24./10.

Torm. Gudruu, Sonnichsen, ank. Libau 23./10. — Sara, Jensen, ank. Hull 24./10. — Helene, Sørensen, ank. Libau 22./10. — Ragnhild, Shultz, ank. Odense 24./10. — Valborg, Hansen, afg. Rendsborg 25./10. — Sjælland, Svarrer, ank. Riga 28./10. — Estrid, Hansen, ank. Riga 28./10. — Agnete, Dam, ank. Hamburg 28./10. — Gunhild, Hansen, afg. Kroustad 27./10. — Hermia, Farup, afg. Rotterdam 29./10. — Alice, Jørgensen, ank. Fowey 27./10.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Terneuzen 21./10. — London, Bom, ank. Hull 24./10. — Paris, Tholander, ank. Aalborg 28./10. — Bryssel, Ovesen, ank. Libau 26./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 19./10. — Wien, Boek-Hansen, ank. Rouen 28./10. — Roma, v. Than, ank. Libau 27./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Galveston 25./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 28./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Sundsvall 24./10. — Svend, Schmidt, afg. Kolding 28./10. — Urania, Clausen, afg. Alholm 23./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Newport 27./10. — Europa, Hansen, ank. Narva 24./10. — Frankrig, Friis, ank. New York 27./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Swansea 23./10. — Alf, Hansen, ank. Burntisland 27./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, afg. Galveston 25./10.

Nordsoen. Nordland, Andersen, ank. Vejle 28./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Sevilla 19./10. — Holland, Poulsen, ank. Eshjerg 27./10. — England, Bennetson, ank. Frederikshavn 25./10.

Briz Hansen & Co. John, Holm, afg. Kjøbenhavn 25./10. — Thorvaldsen, Olsen, afg. Eshjerg 28./10. — Nordpol, Nielsen, ank. Granton 28./10.

Orion. Erik, Nielsen, afg. Riga 28./10. til Ghent. — Flindt, Hansen, ank. Riga 21./10.

Havet. Fyen, Mathiesen, afg. Libau 24./10. til Leith.

Skandia. Gulfaxe, Hemmingsen, ank. Rotterdam 28./10. —

Skinfaxe, Faber, ank. Riga 21./10. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Wismar 28./10. til Ostende.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Stockholm 25./10. — Nellie, Clausen, pass. Helsingør 25./10. for Huelva. — Fanny, Eriksen, ank. Rouen 24./10. — Lilly, Bang, afg. Kristinestad 26./10. til Tarragona. — Alexy, Sørensen, afg. Nystad 26./10. til Tarragona. — Dagny, Clausen, ank. Göteborg 27./10. — Mary, Duhn, afg. Haparanda 24./10. til Ribadesella.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elis-sejeff, afg. Harburg Elbe 28./10.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ank. Husum 27./10.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Grimsby 21./10.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Abo 21./10. — Energi, Jensen, ank. Kolding 26./10.

Sejlskibe

Rønne. Amalie ank. Hadsund 18./10. — Nestved ank. Fakse 19./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 23./10. — Lauretine Emilie, Andersen, ank. Rügenwalde 23./10. — Freja ank. Kappeln, Slesvig 24./10. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Fredericia 24./10. — Prøven, Olsen, ank. Neufahrwasser 25./10. — Johannes, Jensen, ank. Falmouth 27./10.

Svendborg. I. M. Nielsen, Mørtensen, ank. Rønne 22./10. — Cathrine, Hansen, ank. Rødkøbing 22./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Kotka 22./10. — Solon, Rasch, ank. Wasa 21./10. — Skjold, Larsen, ank. Dunkerque 23./10. — Casper, Hansen, ank. Helsingborg 23./10. — Union, Andersen, ank. Umeå 24./10. — Nanna, Madsen, ank. Kotka 22./10. — Carl, Gemmensen, ank. Odense 22./10. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Kristiania 23./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Söderhamn 23./10. — Fylla, Hansen, ank. Fowey 23./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kalmar 24./10. — Capella, Hansen, ank. Råfsø 24./10. — Najaden, Rasmussen, ank. Dover 25./10. — Hans Ditlev, Skovgaard, ank. Rostock 24./10. — Pampa, Jensen, ank. Stettin 25./10. — Alma, Hansen, ank. Lillesand 24./10. — Concordia, Henriksen, ank. Årskjøbing 25./10. — Petrine Hansen, Lehmann, ank. Boness 27./10. — Brita, Jensen, ank. Kristiania 26./10. — Primula, Jensen, ank. Lowestoft 26./10. — Peter, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./10. — Aue, Jørgensen, ank. Dysart 28./10. — Niels Juul, Olsen, ank. Fowey 27./10. — Røtha, Jensen, ank. Grimsby 28./10.

Æra. Kristiane, Petersen, ank. Haderslev 22./10. — Adle, Weber, ank. Randers 21./10. — Valborg, Olsen, ank. Sølvborg 21./10. — Apollo, Albertsen, ank. Stockholm 21./10. — Anna, Hansen, ank. Haderslev 21./10. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Ceres, Bager, ank. Thisted 21./10. — Zeus, Sørensen, ank. Klagshamn 19./10. — Carotine, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 19./10. til Nivaa. — Mary, Friis, ank. Kjøbenhavn 21./10. — H. C. Grube, Svane, ank. Sundsvall 21./10. — Marie, Christoffersen, ank. Hobro 21./10. — Svip, Jensen, ank. Trawemünde 22./10. — Kathinka, Bastrup, ank. Seaham 21./10. — Villy, Knudsen, ank. Middlesbro 21./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 22./10. — Albertha, Kromann, ank. Gibraltar 22./10. — Yrsa, Hansen, afg. New Foundland 22./10. til Gibraltar. — Neptun, Skals, ank. Allinge 23./10. — Merkur, Kristensen, ank. Sundsvall 23./10. — Amalia, Andersen, ank. Kjøbenhavn 24./10. — Saturn, Nielsen, er ank. Siddinge. — Vega, Olsen, ank. Boston (England) 23./10. — R. P. Nielsen, Petersen, ank. Laurvik 23./10. — Signe, Hansen, ank. Kalmar 24./10. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 24./10. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 24./10. — Ami, Hansen, ank. Kristiansand 24./10. — Harris, ank. Tønsberg 24./10. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Karrebaksmunde 24./10. — Maren, Albertsen, ank. Helsingborg 25./10. — Solon, Rasmussen, ank. Swinemünde 25./10. — Hekla, Hermansen, ank. Göteborg 25./10. — Munde, Rasmussen, ank. Malmö 25./10. — Ærø, Christensen, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Maren, Albertsen, ank. Helsingborg 25./10. — Ansgar, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 25./10. — Fabricius, Hansen, ank. St. Johns 25./10. — Phoenix, Christensen, ank. Leith 27./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 30. Oktober 1913. — Sø- og Handelsretsdomme. — Clayerdepartert. — Tyske Søretsdomme. — Af Nordisk Skibsførerforenings Cirkulære. — Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for November Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“

steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Høldbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshændlere

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

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.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Hørreækviperling.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assuranceurere lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 1^a. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copensture. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringsselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Frederikshavns Værf og Flydedok ^{n/s}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Fraissinet's Varmlufts-Fejeapparat

Patent for Røg- og Vandrerøskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Mi-
nutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luft-
arter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent
minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den
ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulfor-
bruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). 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.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manila og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staltouge

til Skibsbrug og Elevatorer.



Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Itt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte pa-
tenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i
ethvert Fartøj, og som da kan give tyldestgørende Signal.
Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved
Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint
afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding
eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen
af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Itt- og Luft-
apparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende
Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og
solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Telegramadr. Hans Smith. Telegramadr.
„Smith, Cronstadi“ Etableret 1850. „Smith, Cronstadi“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadi. Rusland.

Hill-Madsen^o
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf.
2159 Havnegade 28, Aarhus 2159
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen,
Alt Kød og Delikatessevarer til
Skibspropantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.



Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf.
2014 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specielltet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

uverretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søager).

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St. Petersburg
Figr.: „Hansen“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Figr.: „Hansen“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnasköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København
og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn.

Tif. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasse
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Ntidens billigste Priser.

NR. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlige Nr. 26, ved Havnen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Bøygendere og
Kokke. 35 Kr. maanedlig.

Nærmere ved

VILH. RASCH,

Forstander.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linier. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibration.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6 % større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med
at spare 16 % Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere
nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),
SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,
BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.
Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Brede 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. Tlf. 8300.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

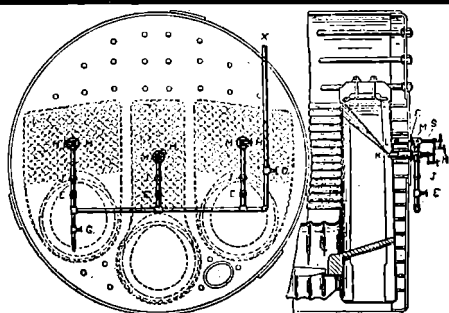
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. November 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røglammerdørene. Hvorved undgaaes kolde Lufstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegrm-Adresse: »AMIANTE«.



¶ Margarine, specielt præ-
pareret for Skibsbrug.
Fortrinlig, holdbar, smør-
farvet Kvalitet, leveres til
alle engelske og andre
evropæiske Havne ved
Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.

Adr.:
Toldbod-
vej 17, Maz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skræaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

BLOM & Co., NORRKÖPING.

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.

Agenter for

Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.

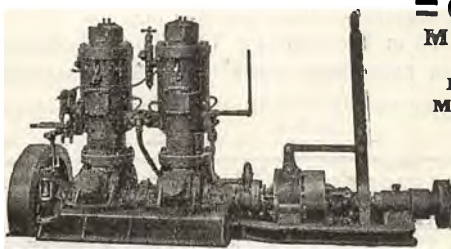
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUXHAM RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

= GULD =
MEDAILLE

VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udførelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadan Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampfougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. O. S.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedesvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Lodsaspirant.

Plads ledig ved Kjøbenhavns Lodseri den 1. Jan. — Betingelse bl. a. 3 Aars Sejlads som Styrmand. Henvendelse forinden den 1. Decbr. til **Lodskaptajnen ved Kjøbenhavns Lodseri, Toldboden.**

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Fragtdampere til Salg.

520 dw. paa 10' 0", Staal, 1909, 1 Dæk, 10 K. paa 4 ts.

750 dw. paa 16' 6", Jern, 1882, 2 Dæk, 10 K. paa 10 ts.

2750 dw. paa 18' 0", Staal, 1890, 2 Dæk, 10 K. paa 12 ts.

3400 dw. paa 23' 0", Staal, 1891, 2 Dæk, 9 K. paa 16 ts.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg.



Uskadelig for Mennesker Husdy
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Kjøbenhavn, den 6. November 1913.

Prøve med en automatisk Tør-Ildslukker. Den 31. f. M. foretoges paa en aaben Plads mellem Hambrosgade og Niels Brocksgade en praktisk Prøve med et nyt Ildslukningsapparat, kaldet Total, der er patenteret i en Række Lande og som slukker Ild ved under Kulsyretryk at sprøjte et tørt Pulver ind i den. Apparatet, der fabrikeres i fire forskellige Størrelser og er meget let at betjene, bestaar af en Kulsyreflaske af Staal, som staar i Forbindelse med en Metalcylinder, som er fyldt med et Ildslukningspulver og forneden forsynet med en Sprøjetud. Vægten af de tre ved denne Lejlighed foreviste Størrelsen af Apparatet er 3,6—5 og 6,5 Kilo, og Prisen er henholdsvis Kr. 40—58 og 75. (Den fjerde Størrelse har en betydelig større Vægt, nemlig c. 200 Kilo). De mindre Apparater betjenes med stor Lethed af en Mand, ja selv en 12 Aars Dreng vil kunne haandtere dem med Nytte. Med venstre Haand griber man om Kulsyreflasken, og med højre Haand aabner man en paa denne anbragt Ventil, saa Kulsyren trænger ned i Cylinderen, der indeholder Ildslukningspulveret. Dette slynges da gennem den forneden paa Cylinderen siddende Sprøjetud ud i en kraftig Straale, der kan række adskillige Meter fremefter eller opefter.

Ved den foretagne Prøve, som overværedes af Repræsentanter for Assuranceselskaber, Rederier, Statsbanerne, Hær og Flaade, Brandvæsnet og Pressen m. fl., antændtes forskellige tilrettelagte Baal i Form af opstillet Brænde og nogle Træskure, hvis ene Side var aaben, og hvis Inderside var tjæret. Disse Ting overhældtes førend Antændingen med Benzin, og naar Ilden havde faaet godt fat og blussede meterhøjt til Vejrs, bragtes Apparatet i Anvendelse og slukkede i Løbet af $\frac{1}{2}$ Minut de stærke Luer. Gentagne Gange antændtes enten en Tjærebeholder eller ren Benzin enten i en Beholder eller udhældt over Jorden. Dette dannede øjeblikkelig et flammende Baal, naar det blev antændt, men slukkedes dog i et Nu ved Apparatets Anvendelse.

Der kan ikke være Tvivl om, at dette Apparat, hvis Slukningsevne er saa betydelig, vil kunne være af uvurderlig Nytte til Slukning af en udbrydende Ildløs paa mangfoldige Steder, deriblandt ogsaa om Bord i Skibe og større Motorfartøjer. Apparatet paavirkes ikke af Hede eller Kulde og Slukningspulveret, der er holdbart i ubegrænset Tid, paafyldes gratis af Fabriken efter Anvendelsen til Slukning af en Brand. »Total« fremstilles af »Internationalt Ildslukker-Aktieselskab«, hvis Generalrepræsentant for Danmark er Firmaet H. G. Moth-Børglum her i Byen.

Vi har modtaget følgende:

Hjemsendelse af Søfolks Penge. I nærværende Blads Nr. 38, for 18. September, har Hr. Kaptajn Andreasen af Thurø, skrevet en Artikel om Spørgsmaalet: »Hvordan faar vi Søfolk?« til hvilken jeg fuldt ud kunde have sluttet mig, hvis Kaptajnen ikke havde fremsat en Bemærkning om Udbetaling af Søfolks Hyre, som lyder saaledes: »Blot Loven indeholdt Ordene »udbetalt eller hjemsendt, efter vort Valg.« Lovens Ordlyd er jo: »Under Rejsen kan en Sømand forlange sin fortljente Hyre udbetalt efterhaanden, enten i rede Penge, naar Skibet ligger i Havn, eller ved Anvisning paa Rederiet o. s. v.« Er Forskellen her saa stor, at det kan have nogen Indflydelse? Nej, der burde efter min Mening staa: »udbetales i rede Penge eller Anvisning paa Rederiet, efter den Forhyredes Valg,« derved var meget vundet, thi hvad er en Anvisning andet end en Trækseddel. Da det imidlertid er saa besværligt, ja næsten umuligt, at faa en saadan fra de fleste Skibe i Svendborg Toldstrikt, er det der har forbavset mig saa meget, at se Kaptajn Andreasen skrive disse Ord.

D'Hrr. Skibsførere og Redere aner næppe, hvilke Ube-

hægeligheder en Hustru er udsat for, naar der indtræffer en lang Rejse eller Ophold. En og anden Reder er vel saa human at lade Hustruen faa nogle Penge under saadanne Forhold, men det gælder ikke alle, og det bliver let halvt Tiggeri for den Paagældende at faa sine egne Penge. Disse kan den hjemmenværende Hustru dog ikke undvære til Skatter, Husleje eller Renter, for ikke at nævne de daglige Fornødenheder.

En anden Side af Sagen er, at ved at sende rede Penge hjem fra Udlandet mister en Sømand mellem 2 og 3 pCt. i Kurstab og Porto. Det vilde glæde mange Sømand, dersom d'Hrr. Redere vilde tage denne Sag under Overvejelse paa en velvillig Maade og vise dem imødekommende overfor rimelige Ønsker.

A. Rasmussen.
Styrmænd.

Styrelsen for Københavns Havn. Den ny Lov om Styrelsen af Københavns Havn træder i Kraft til Nytaar. Afgørelsen af Havnens Anliggender træffes derefter — med Forbehold af Ministerens Sanktion i visse Tilfælde — af Havnebestyrelsen, hvis Formand bliver Københavns Overpræsident. Af de 16 Medlemmer ud nævnes de 2 af Trafik- og Handelsministerierne, 2 af hvert af Rigsdagens Ting, 4 af Magistrat og Borgerrepræsentation, 2 af Grosserersocietetets Komité og 4 af Skibsfartens og Industriens Hovedorganisationer.

Folketinget har til Medlemmer af Københavns Havnebestyrelse valgt Apoteker Alfred Benzon og Grosserer Stilling-Andersen og Landstinget Grosserer Holger Petersen og Enevold Sørensen.

I Anledning af, at Embedet som Havnekaptajn i København i Henhold til Lov af 29. April d. A. om Bestyrelsen af Københavns Havnevæsen inddrages med Udgangen af indeværende Aar, har Ministeriet under 29. f. M. efter Ansøgning meddelt Havnekaptajn, Kommandør Ch. Fr. Drechsel Afsked fra nævnte Embede fra samme Tidspunkt.

Den internationale Konference i London. Det er bestemt, at ved Aabningen af den internationale Konference i London angaaende Sikkerhedsforanstaltninger til Søs, den 12. ds., vil Board of Trades Præsident Mr. Buxton foreslaa Lord Mersey som Mødets Præsident. Indtil fornylig har følgende Stater anmeldt Deltagelse i Konferencen, nemlig: England, Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Holland, Norge, Rusland, Spanien, De Forenede Stater af Amerika og Japan, foruden de britiske Kolonier Kanada og New Zealand, men der ventes endnu Anmeldelse fra flere fremmede Stater.

Det vil blive Konferencens Opgave at søge at opnaa en Overenskomst mellem de deltagende Stater til Fastsættelse af de nødvendige Bestemmelser med Hensyn til Passagerdampere og at træffe Forholdsregler til Sikkerhed for den maritime Passagerbefordring.

De Forsiglighedsforanstaltninger angaaende Passagerdampere, som Konferencen vil overveje, vil omfatte Baade, Redningsapparater, Skodder, vandtætte Afdelinger, Ildslukningsapparater, Baadenes Bemanning, Baadeøvelser, Brand- og Skoddeøvelser, traadløs Telegrafi, Assistance til Skibe i Nød, Advarsler om Is, Damperruter m. m.

Der vil rimeligvis blive 9 britiske Delegerede foruden forskellige sagkyndige Bisiddere, mellem hvilke Mr. Buxton har ønsket at tælle Føreren af Cunard Damperen »Lucitania«, Kaptajn I. W. T. Charles.

Spørgsmaalet om Lastelinie vil ikke blive behandlet paa denne Konference, men vil rimeligvis blive forelagt en ny Konference til næste Aar.

(»Shipp. Gaz.«)

Stranding af en Passagerdamper paa Jyllands Vestkyst. Den 31. Oktober strandede om Morgenen under stærk Taage Dampskibet »Arcturus« af Helsingfors, Kaptajn Sjølund, der gaar i fast Rute med Passagerer og Stykgods mellem Hjemstedet, Kjøbenhavn og Hull. Denne Gang kom Skibet fra Hull og havde foruden Besætningen, der bestod af 57 Mand, 118 Passagerer om Bord. Da Strandingen var bemærket i Land, og da Søen var fuldstændig rolig, kom Kystboerne snart ud med deres Baade, og Redningsbaaden blev af Hensyn til de mange Passagerer ført til Stranden for at være klar til at gaa ud. Ogsaa Svitzers Entreprise blev underrettet, men det var saa uheldigt, at Bjergningsdampskibet »Viking« den foregaaende Aften var gaaet til en ved Lønstrup strandet Bark, »Wandsbæk« af Lillesand, paa Rejse fra Boulougne til Hjemstedet i Ballast, og arbejdede paa denne. Kaptajnen paa »Arcturus« arbejdede imidlertid ihærdigt paa ved egen Hjælp at faa Skibet flot, Ankere blev ført ud, og hen paa Formiddagen begyndte man at kaste over Bord af Lasten, særlig Melsække og Oljefade. Kystboerne, hvis Tilbud om Hjælp var afslaaet, fik nu travlt med at bjerge Melsække i deres Baade, og adskillige Hundrede Sække kom derved i Land. Ved Middagstid lykkedes det »Viking« at tage »Wandsbæk« af Grunden, og den dampede da afsted til »Arcturus«, men i Mellemtiden voksede Vandet noget, og inden den naaede til den strandede Damper, var denne flot ved egen Hjælp. Noget efter sprang Vinden i SV., og det friskede op, saa det var i en god Stund, at Skibet kom af.

—h.

Carnegie-Fondet. I Anledning af heltemodige Redningshandling har Bestyrelsen for »Carnegies Belønningsfond for Heltemod« uddelt følgende Belønninger af Fondet:

- 1) Fondets Medalje i Sølv til Styrmand K. H a u r e Petersen af Rønne.
- 2) En Gave af 300 Kr. til Arbejdsmand L. P. J. Jørgensen af Ubberup ved Kallundborg.
- 3) En Gave af 200 Kr. til Stewart R e e h af Kjøbenhavn.
- 4) En Gave af 2,000 Kr. til Fyrbøder Larsens Hustru S ø r i n e L a r s e n af Nyholm Strand ved Frederikshavn.
- 5) En Gave af 400 Kr. til Cementvarefabrikant H a n s N i e l s e n af Assens.
- 6) En Gave af 200 Kr. til Fisker Kristen Ravnborgs Hustru J o h a n n e R a v n b o r g af Næs ved Karby paa Mors.

Endvidere har Bestyrelsen bevilget den ved en heltemodig Redningshandling omkomne Dreng P e t e r D y r b y s Forældre, Arbejdsmand J. Dyrby og Hustru af Kolding, en Gave af 200 Kr. til Anbringelse af Gitter og Beplantning paa Afdødes Gravsted og tillige til Udgifter, som Ulykkestilfældet, Begravelsen m. m. har paaført Forældrene.

Vinterdækslaster i Rusland. Mæglerfirmaet N i c. H e i m b ü r g e r, St. Petersburg, meddeler os, at det nu har modtaget officiel Meddelelse fra Handelsministeriet, om at den ny Lov om Vinterdækslast er blevet sanktioneret, og at de ny Bestemmelser som Følge deraf vil blive haandhævet fra den 22. December til den 22. Marts, ny Stil, begge Dage inklusive.

Navigationen paa St. Petersburg vil ved Hjælp af Isbryderne »Jermack« og »Wladimir« blive holdt aaben, afgiftsfri, til den 25. December, ny Stil. Saasnart Isen begynder at drive paa Neva, vil det dog være umuligt at laste eller losse fra Lægtene, da disse letbyggede Fartøjer ikke kan taale at manøvrere i Isen. Losning og Lastning kan derfor saa kun foregaa fra Kaj eller Elevator.

Vejret er endnu mildt, hvorfor det kan haabes, at

Navigationen kan foregaa uhindret endnu i en tre Ugers Tid, men kommer der Frost med nordøstlig Vind, vil Isen fra Ladogasøen blive drevet ud i Neva og umuliggøre Lægternes Manøvrering.

Forandret Beregning af Assurancepræmien. Der skrives fra Newcastle, at man i Skibsrederkredse dersteds er tilfreds med at Lloyds Assurandører har ophævet det hidtil godkendte Præmiesystem for Assurance af Trampdampere. Assurandørerne vil nu have fri Hænder til at fastsætte Præmier for disse Skibe, og herefter skal Trampdampere betale Præmier i Forhold til de Udgifter, de forvolder Assurandørerne. De Firmaer, som har gode Resultater at opvise, kan derfor vente at faa Nedsættelse i Præmierne i Forhold til dem som forvolder Assurandørerne større Tab.

(Norg. Hand. og Sjøftt.)

I Anledning af en i *Dansk Søfartstidende*, Nr. 42 for 16. Oktober d. A. under Overskrift »En Bjergning« optagen Artikel har jeg gjort Skridt til at sagsøge Hr. Hjalmar Jacobsen, som har underskrevet Artiklen.

Kjøbenhavn, d. 31. Oktober 1913.

P. Brink,
Expert.

Den amerikanske Toldtarif. London, den 30. Oktober. Til Reuters Bureau telegraferes fra Washington, at Justitsministeren har overbevist sig om, at Bestemmelsen om, at der ydes en 5 pCts Toldlettelse for Varer, der indføres paa amerikanske Skibe ikke har nogen Betydning, da denne Begunstigelse under Hensyn til de bestaaende Toldtraktater maa komme den samlede Indførsel til Gode. Den omtalte Lempelse skal derfor overhovedet ikke træde i Kraft. Dersom de amerikanske Redere ikke er tilfreds med denne Ordning, kan de henvende sig til Domstolene. Fra udenlandske Regeringer venter man ikke yderligere Protester.

Hjælp til nødlidende Skibe. St. Petersburg, 30. Oktober. Justitsministeren har i Rigsdumaen indbragt et Lovforslag angaaende Straf for Undladelse af at bringe nødlidende Skibe Hjælp. Forslaget er en Udvidelse af den Konference-Beslutning, der blev fattet i Bryssel efter »Titanic«-Katastrofen, og som fastsatte Fængselsstraf i 2—16 Maaneder for den Kaptajn, der nægtede at bringe Hjælp, hvorhos Retten bemyndiges til at forbyde Kaptajnen at føre Skib i et Tidsrum af indtil fem Aar.

(Ritz. Bur.)

Kollision. Helsingør, 31. Oktober. Dampere »Dinibola« af Flensborg, paa Rejse fra England til Reval, er ankommen til Helsingør Red med Besætningen paa den engelske Damper »Rinneil« af Boness, som er sunket efter en Kollision med »Dinibola« c. 45 Kvartmil Vest for Skagen. »Dinibola« har faaet Stævnen beskadiget ved Kollisionen.

(Ritz. Bur.)

Bjerget Havarist. Thorshavn, 30. Oktober. Det store, engelske Dampskib, der i hjælpeløs Tilstand er truffet drivende i Farvandet Nordvest for Færøerne, er nu af »Beskytteren« og tre Trawlere indbjerget til Fuglefjord. (Ritz. Bur.)

Brændende Dampere. Vigo, 30. Oktober. Den tyske Dampere »Kalymnos«, paa Rejse fra Hamburg til Konstantinopel, kom den 29. f. M. i Brand og gik den næste Dag ind i Havnen her. Flere Skibe, deriblandt den engelske Krydser »Cumberland«, kom Damperen til Hjælp, men det lykkedes ikke at slukke Branden. Besætningen skal ikke være kommen til Skade. (Ritz. Bur.)

Sejladningen gennem Dardanellerne. Konstantinopel, 30. Oktober. Dardanellerne vil om kort Tid atter blive aabnet for Handelsskibe til enhver Tid paa Døgnet. (Ritz. Bur.)

Efterlysning. Det norske Sejlskib »Whitlieburn« af Tvedestrand, som den 12. December f. A. afgik fra Antofagasta til Falmouth, er ikke siden kommet til Bestemmelsesstedet og antages derfor at være forlist med Mand og Mus. Blandt Besætningen var en dansk Matros, Einar Thomsen, født i Kjøbenhavn den 23. April 1892, og paamønstret Skibet i Cardiff i Maj eller Juni 1912.

Den paagældendes Hyretilgodehavende er gennem Konsulatet i Kristiania blevet indsendt til Udenrigsministeriet.

Personer, der maatte være i Besiddelse af Oplysninger angaaende den nævnte Sømands Slægt og Hjemsted, bedes give Udenrigsministeriet skriftlig Underretning derom eller mundtlig henvende sig desangaaende i Ministeriet, Kongens Nytorv 5, en Hverdag mellem Kl. 12 og 5.

Skibsforslis. Frederikstad, den 3. November. Fra Hvaler meldes, at ved Koster har Fiskere fundet Dele af et Vrag, som vistnok er af en Skonnert. Paa et Navnebrædt læses: »Venus« af Marstal. Længere Syd paa er der ligeledes ilanddrevet et Navnebrædt med de samme Navne. Om Mandskabets Skæbne vides intet.

Ærøskjøbing, den 4. November. Skonnerten »Venus« af Marstal, der antages at være gaaet under, var paa Rejse fra Geestemünde til Stockholm med Jern. Besætningen bestod af Kaptajn Martin Weber, Styrmand Albertsen og to Mand, hvis Navne og Hjemsted ikke kendes. Skibet, der var 5 Aar gammelt, var forsikret i Sø-Assuranceforeningen Ærø for 20,800 Kr. (Ritz. Bur.)

Navigationen paa Archangel er, i Følge et Telegram til »Shipp. Gaz.«, sluttet den 30. f. M., og den sidste Dampere har forladt Havnen.

Ministeriet for Handel og Søfart. Under 1. November er Cand. jur. O. Garde ansat som Assistent i Ministeriet for Handel og Søfart.

Søfartsjubilæum. Esbjerg, den 4. November. I Anledning af, at Føreren af Damperen »A. P. Bernstorff«, Kaptajn Warrer, med sin Rejse i Dag har gjort 4,000 Rejser over Nordsøen som Skibsfører, vil flere af Byens Autoriteter og Handlende om Bord paa tre Skibe sejle »A. P. Bernstorff« i Møde, naar Skibet kommer tilbage fra Parkeston, og derefter hylde Kaptajn Warrer ved en Festlighed her. (Ritz. Bur.)

Formodet Forlis. Thisted, den 4. November. Paa Stenbjerg Forstrand er i Dag inddrevet 2,000—3,000 Planker. Da det har stormet stærkt de sidste Dage, er det sandsynligt, at Plankerne hidrører fra et i aaben Sø forlist Skib. (Ritz. Bur.)

Dødsfald. Kaptajn H. P. E. Tholander, Fører af S/S. »Paris«, er den 31. f. M. afgaaet ved Døden paa Kommunehospitalet i Aalborg.

Rotterdams Havn.

Fra Navigationslærer Th. P. Funder, der for Tiden sejler med Skoleskibet »Viking«, har vi modtaget følgende:

Opriidelsen til Navnet Rotterdam menes at hidrøre fra en Dæmning (dam), som i Aaret 1280 opførtes paa den lille Flod Rotte, som nu gaar gennem Byen. Medens Byens og Havnens Udvikling tidligere foregik nogenlunde ens, er i de senere Aar Udviklingen af Havnen foregaaet langt stærkere end Byens.

Det er særlig efter 1860, at Udviklingen af Havnen har taget Fart, og Hollænderne har ikke betænkt sig paa at ofre meget store Summer paa at bringe Havnen »up to date«, saa at den nu hører til en af Kontinentets betydeligste og mest besøgte, udstyret med alle moderne Losnings- og Lastemidler.

I 1863 paabegyndtes Udgravningen af den ny Vandvej langs »Nieuwe Maas« og gennem »Hook of Holland«. Arbejdet skulde fuldføres i Løbet af 6 Aar, men man stødte paa uanede Vanskeligheder, ligesom det snart viste sig, at den ansatte Dybde — 5.8 m ved Lavvande — var for ringe. Efter nogen Standsning genoptoges Arbejdet i 1880 og fuldførtes i Løbet af 15 Aar for en Sum af 21 Millioner Gylden. Minimumsdybden ved Lavvande var da bragt op til 6.5 m — ved Højvande 8 m. Denne Dybde blev i 1896 yderligere forøget med 1 m. med en Udgift paa 1,700,000 Gylden. Heller ikke herved blev man staaende. I 1908 paabegyndtes en ny Udvidelse, hvorved Kanalens gennemsnitlige Dybde med en Bredde paa 100 m. bragtes op til 8.0 m. ved Lavvande og 9.5 m. ved Højvande.

Oprettelsen af den ny Vandvej har fra Begyndelsen og indtil 1911 kostet 41 Mill. Gylden (over 60 Mill. Kr.).

Samtidig med, at der er ofret store Summer paa at lette Forbindelsen med Rotterdam og Havet, har man arbejdet paa at skabe den stedse voksende Flodskibsfart de bedst mulige Vilkaar. Saaledes er de to Udløb for Rhinfloden, Waal og Leck uddybet til henholdsvis 3 og 2.5 m. ved Lavvande.

Hvorledes Rotterdam stedse drager mere og mere af

Flodskibsfarten fra Tyskland til sig ses bedst af følgende Tal:

	1890	1900	1910
Rotterdam	2,6	7,8	17,7 Mill. Tons
ovrigt Holland og Belgien	3,2	5,2	11,6 —

Hamburgs samlede Flodskibsfart var i 1890 3,5 og i 1910 10,4 Mill. Tons. Rotterdam har saaledes den største Flodskibsfart i Evropa. Ikke alene er Antallet af Fartøjer i Flodskibsfarten i de senere Aar forøget betydeligt, men Fartøjernes Størrelse er ligeledes forøget, saa at det nu til Dags ikke er nogen Sjældenhed at træffe Flodfartøjer, der maaler 120 m. i Længden og 14 m. i Bredden med en Lastevne paa omkring 3,600 Tons.

Paa Indretningen af selve Havnen og paa dens Udstyrelse med Losse- og Lastekraner er der i Tidsrummet fra 1870 til 1910 anvendt c. 55 Mill. Gylden (over 80 Mill. Kroner).

Længden af Bolværker med en Dybde af over 5 m. er c. 12 km¹⁾, og en Længde af 16 km. er til Raadighed for Anbringelse af søgaaende Skibe mellem Pæle paa Floden. Arealet af Dokkerne for søgaaende Skibe er ialt 235 Hektarer.

Langs de forskellige Kajer findes c. 100 Kraner med en Løfteevne fra 1,500 til 30.000 Kilogram. Drivkraften er Vandtryk, Damp eller Elektricitet. Særlig i de senere Aar er man mere og mere gaet over til at anvende Elektricitet.

Med den stigende Kornudførsel for Øje har man indrettet adskillige Silos med Elevatorer, der kan tage 180 til 200 Tons Korn pr. Time.

Foruden Kranerne i Land findes der flydende Kraner med en Løfteevne fra 16 til 125 Tons.

Ved Hjælp af særlige Elevatorer — en Art Gravemaskiner — er man i Stand til at forsyne søgaaende Dampskibe med Bunkerkul i kort Tid og saaledes, at Kulstøv forhindres, medens Skibets Losning eller Indtagelse af Ladning kan foregaa uhindret.

Disse Elevatorer skal kunne bringe fra 250 til 400 Tons Bunkerkul om Bord i Timen, ja med en særlig Elevator »Holland« er det lykkedes at komme op til en Maksimumspræstation paa 670 Tons i Timen.

Der findes ingen Tørdokker i Rotterdam, men ikke mindre end otte større Flydedokker, af hvilke de fire tilhører Byen Rotterdam, medens Wiltons store Maskin- og Skibbyggeri samt Rotterdam Dry Dock Co. hver ejer to.

Den mindste af disse Dokker er 40 m. lang, 20,4 m. bred,²⁾ og har en Bæreevne paa 2,112 Tons, medens den største er 170 m. lang, 26,4 m. bred²⁾ og har en Bæreevne paa 15.300 Tons.

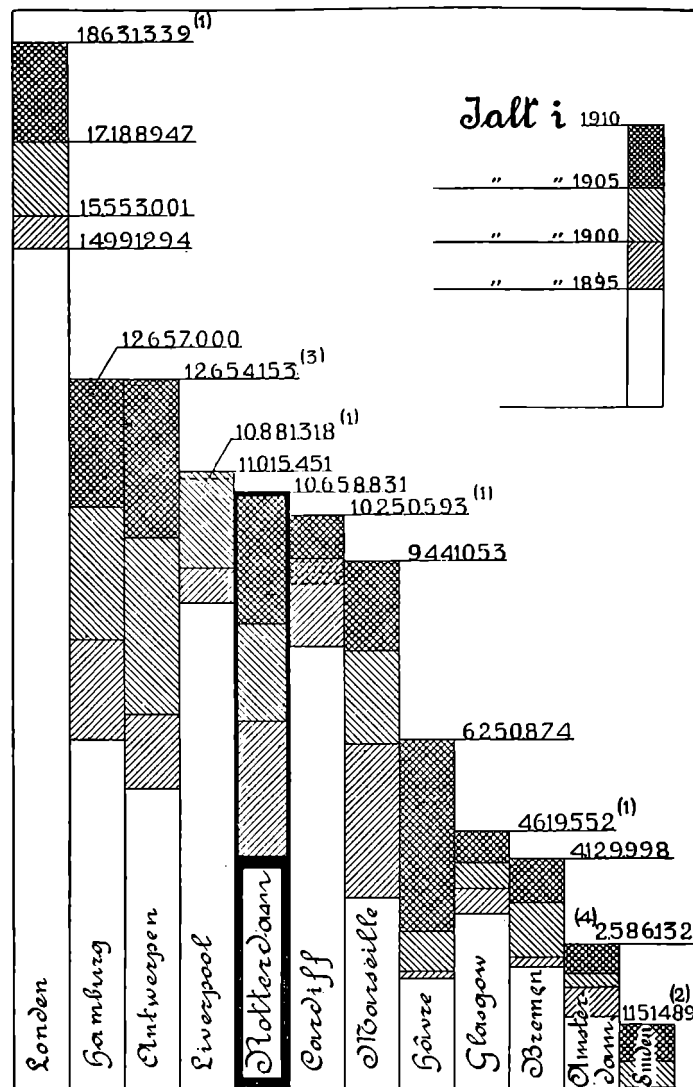
Foruden flere betydelige Skibsværfter i selve Rotterdam findes der længere op ad Floden flere Landsbyer med mindre Værfter, hvis Befolkning saa godt som udelukkende lever af Skibbyggerier. Det er da ogsaa betegnende, at de fleste af de Flodfartøjer, som besejler Rhinen bygges her, hvor man er i Stand til at levere saa godt og billigt Arbejde, at den tyske Konkurrence ganske holdes nede.

Indførslen til Rotterdam omfatter hovedsagelig Erts, Korn, Kul og Træ. Særlig er Kulimporten vokset stærkt i de senere Aar, 1,5 Mill. Tons i 1895 mod 6,2 Mill. Tons i 1910. Ogsaa Kaffeimporten er betydelig, i 1910 c. 70.000 Tons. Rotterdam har endvidere i de sidste 25 Aar været en af de største Importpladser for Margarine, Oljer etc. I 1910 indførtes der over 300.000 Tons.

Af nedenstaaende Plan, der viser Nettotonnagen (1 Ton = 2,83m³) af indkomne Skibe ses Rotterdams Betydning som Havneplads i Sammenligning med de andre i Planen nævnte Pladser i Tidsrummet fra 1895 til 1910.

¹⁾ Den samlede Bolværklængde er 39,5 km. (Kilometer.)

²⁾ Bredden er maalt indvendig paa Dokkens Bund.



- 1) Kystfarten er medregnet i de engelske Havne.
- 2) Passagerdamperne fra Borkum og Norderney er ikke medregnet.
- 3) For Belgien maa Tonnagen i Planen formindskes med 10 pCt. for at kunne sammenlignes med Tonnagen fra de andre Lande.

En Statistik over Skibe indkommen fra Søen udviser følgende:

	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1912	17,999	13,797,000	6,973	11,696,000	10,283	12,402,000
1911	17,965	13,176,000	6,896	11,347,000	9,496	11,194,000
1912-1911	+ 34	+ 621,000	+ 77	+ 349,000	+ 787	+ 1,208,000

Som det fremgaar af disse Tal, er Rotterdam godt paa Veje til at komme paa Siden af Hamburg; men man maa dog betænke, at medens Hamburg ejer en anselig Handelsflaade og en Mængde store gamle Handelshuse, driver Antwerpen og navnlig Rotterdam for en stor Del ren Speditionsforretning. Dertil kommer yderligere, at den store Kulstrejke i England i 1912 var medvirkende til, at en Del Tonnage indgik til Rotterdam for Bunkerkul.

Den samme Statistik for Perioden Januar—April 1913 giver da ogsaa Hamburgs Skibsfart en noget bedre Stilling.

	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1913	1,611	4,624,640	2,299	3,872,062	3,281	4,027,902
1912	1,003	4,102,618	2,298	3,891,092	3,250	3,773,781
Jan.-April 1913-12	+ 608	522,022	+ 1	÷ 19,030	+ 31	+ 254,121

Antwerpens Tilbagegang skyldes selvfølgelig den store Strejke.

Hvorom al Ting er, saa hører Rotterdam dog til Kontinentets største og mest besøgte Havnepladser.

Byens og Havnens særlige Udvikling ses af følgende Tal:

Aar	Indbyggerantal i Rotterdam	Nettotonnage af ankomm. Skibe
1880.....	148,102	c. 2,200,000
1890.....	201,858	» 2,900,000
1900.....	319,866	» 6,500,000
1910.....	417,989	» 10,500,000
1912.....	436,015	» 12,400,000

Som det vil ses er navnlig i de senere Aar Tonnagen af de ankomne Skibe og dermed Trafiken paa Havnen vokset langt stærkere end Indbyggerantallet.

T h. P. F u n d e r.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra en Dampskibsfører har vi modtaget følgende:

Skibsførerstillingen. Spørgsmaalet — hvorledes faar vi Søfolk nok til vore Skibe — er for Tiden meget aktuelt, og vil sikkert blive det endnu mere i Fremtiden, om der ikke snart gøres noget alvorligt fra Redernes Side for igen at skaffe Tilgang af unge Mennesker.

Tiderne har forandret sig — Romantiken ved Sølivet er borte — de Unge, der nu skal vælge sig en Stilling, tænker nu om Stunder først og fremmest paa, hvad kan den føre til. De, der har hjemme paa Steder, hvor der bor mange Søfarende eller har saadanne i deres Familie, véd ogsaa, at Sølivet fører mange Afsavn med sig, hvorimod de, om de vælger en Stilling i Land, faar mange Goder fremfor paa Søen, især i aandelig Henseende, endvidere med Hensyn til Bekvemmeligheder og meget andet, altsammen noget som Nulidsmennesker i stigende Grad sætter Pris paa.

Kan det, der nu kan arbejdes hen til ved at gaa til Søs — Opnaaelsen af en Skibsførerstilling — siges at friste til at se bort fra disse Afsavn?

I lidligere Tid gik Sønner fra Sømændshjem meget ofte til Søs, og disse var i Reglen den bedste og naturlige Tilgang til Standen, men dette Forhold har jo som bekendt forandret sig i de senere Aar.

De ser desværre kun altfor ofte, at deres Fædre, efter et brydsomt Liv paa Søen, staar med et Par tomme Hænder paa deres gamle Dage, og maa hænge ved Søen saa længe det paa nogen Maade lader sig gøre, selv længe efter den Alder, da de burde have været i Stand til at hvile ud; og er det underligt, at Fædrene, der kender Forholdene, sætter sig imod, at deres Sønner gaar til Søs? de véd kun altfor vel, at som Regel maa en Mand sejle som Styrmand til han er 40 Aar og mere, hvorefter han maa begynde med en Førergage og dertil under Forhold, der paa de fleste af vore Damp- og Sejlskibe er alt andet end fristende.

Hvor mange Skoleskibe, Sømændsskoler o. lign. der saa end oprettes, vil Tilgangen af den Slags unge Mennesker, som baade Rederne og Navigatorstanden bedst kan være tjent med, sikkert kun blive ringe, indtil Navigatorernes Forhold er forbedret baade socialt og pekuniært, saa en ung Mand virkelig har et Maal at arbejde hen til, en Skibsførerstilling, vellønnet og velanset; maatte det snart komme saa vidt, at vi igen trygt kan anbefale de Unge at søge en Levevej paa Søen.

Der siges, at flere af vore Redere igen begynder at se med Sympati paa deres Førere, at det i de senere Aar har skortet en Del derpaa er kun altfor vel bekendt.

Nu være det langt fra, at jeg vil paastaa andet, end at Førerne ogsaa har haft deres Del af Skylden derfor, men mangt og meget er forandret i disse Aar, og mere kunde endnu forandres, saa det gamle Tillidsforhold kunde komme tilbage igen om end under andre Former, afpasset efter den moderne Udvikling af Rederivirksomhed.

Enkelte Rederier gav allerede sidste Nytaar deres Førere nogen Lønforbedring, men langt de fleste har endnu intet foretaget sig i den Retning, om disse vilde følge i deres Kollegers Fodspor, vilde det sikkert blive til Gavn for vor Skibsfart.

D a m p s k i b s f ø r e r.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping

har udsendt sin Aarsrapport omfattende Selskabets Virksomhed fra 1ste Juli 1912 til 30te Juni 1913.

Heraf fremgaar, at der paa den sidstnævnte Dato i Selskabet var klassificeret 10,466 Handelsskibe næsten udelukkende bygget af Staal eller Jern, med en samlet Tonnage af over 22½ Millioner.

I det forløbne Aar klassificeredes 651 ny Skibe med en total Tonnage af 1,664,667 Tons Brutto, hvilket er en Rekord i Selskabets Historie. 60½ pCt. af Skibene byggedes for engelsk Regning.

Nedenlaaende Tabel viser den aarlige Tilgang af ny Tonnage klassificeret i Lloyd's Register:

1907—08....	1,151,791	Tons Brutto
1908—09....	854,984	» »
1909—10....	929,946	» »
1910—11....	1,098,476	» »
1911—12....	1,468,166	» »
1912—13....	1,664,667	» »

I forrige Aarsrapport omtaltes den tiltagende Anvendelse af Dieselmotorer i søgaaende Skibe. Nogle af de Motorer, som paa det Tidspunkt var under Bygning, er nu færdige, andre monteres og nogle er endnu under Bygning. For Tiden findes der 12 søgaaende Dieselmotor-Skibe med Lloyd's Klasse, og der bygges 25 andre under Tilsyn af Lloyd's Register.

Blandt de Dieselmotor-Skibe, som er bleven klassificeret i det forløbne Aar, skal nævnes følgende:

T o t a k t T y p e n :

- »Fordonian«, 2,368 Tons Brutto, bygget af The Clyde Shipbuilding & Engineering Co., Ltd.
- »Hagen«, 5,460 Tons Brutto, bygget af Friedrich Krupp, Aktiengesellschaft.
- »Wolan«, 5,703 Tons Brutto, bygget af Reiherstieg Schiff's. & Mach. Fabrik.

F i r e t a k t T y p e n :

- »Stuccia«, 3,730 Tons Brutto, bygget af Burmeister & Wain.
- »Pedro Christophersen«, 3,725 Tons Brutto, bygget af Burmeister & Wain.
- »Siam«, 5,296 Tons Brutto, bygget af Burmeister & Wain.
- »Annam«, 5,296 Tons Brutto, bygget af Burmeister & Wain.
- »Juno«, 2,345 Tons Brutto, bygget af Nederlandsche Fabriek van Werklingen en Spoorweeg-Materieel, Amsterdam.

»Fordonian« foretog efter at have haft nogle forbigaaende Vanskeligheder med Hjælpemotorerne en uafbrudt Rejse paa 26 Dage fra Clyden til Quebec. Skibet gaar nu i Fragtfart paa Nordamerikas store Søer og sy-

nes i Følge de sidste Rapporter at arbejde tilfredsstillende. »Hagen« gjorde en Rejse fra New York og tilbage igen, men havde paa Hjemturen en Del Vanskeligheder med Hjælpmotorerne. I begge Tilfælde arbejdede Hovedmotorerne tilfredsstillende.

»Suecia«, »Pedro Christopherson«, »Siama« og »Annam« saavel som »Selandia« og »Christian X« bygget af Burmeister & Wain arbejder tilfredsstillende i deres sædvanlige Fart. Dette Firma bygger for Tiden i Kjøbenhavn og Glasgow 23 Dieselmotorer til 14 Skibe alle til Lloyd's Klasse. Det skal endvidere nævnes, at en forøget Økonomi er opnaaet i Følge Erfaringer høstet med disse Motorer, og at Forbedringerne ogsaa har kunnet anvendes i de tidligere byggede Skibe. De første Motorers gode Udfald har foranlediget Firmaet til at formindske Cylinderantallet i deres nyeste Konstruktioner fra 8 til 6 pr. Aksel og samtidig gøre Cylinderne af saa meget større Dimensioner, at en betydelig større Kraft kan udvikles pr. Aksel.

»Juno« saavel som »Vulcanus«, der omtaltes sidste Aar, og hvis Motorer byggedes af Nederlandsche Fabriek van Werktingen en Spoorweeg-Materieel, og hvis Rederi er the Anglo-Saxon Petroleum Company, har arbejdet saa tilfredsstillende, at Rederiet har sat dem i fast Fart i Østen. Dette Firma har for Øjeblikket under Bygning i Amsterdam 11 Dieselmotorer til 6 Skibe, alle til Lloyd's Klasse.

Blandt de 25 ovennævnte Dieselmotor-Skibe bygges som nævnt 6 til the Anglo-Saxon Petroleum Co. og 7 til Det østasiatiske Kompagni i Kjøbenhavn. Det er interessant at bemærke, at det sidstnævnte Selskab i Følge deres Aarsrapport har i Sinde at ombytte Dampmaskinerne i 3 af deres Skibe med Dieselmotorer. Dampmaskinerne vil da blive anbragt i 3 ny Skibe, som skal anvendes i en Fart, hvor det er fordelagtigere at anvende Kul end Olje, men til hvilken de 3 ovennævnte Skibe ikke egner sig.

Typisk for det forløbne Aar er de store Skibe paa 5,000 Tons og derover, idet ikke mindre end 120 saadanne er bleven klassificeret i Selskabet.

Blandt Skibene under Bygning skal nævnes:

»Aquilania«, 48,000 Tons, til Cunard Linien.
 »Statendam«, 32,500 Tons, til Holland Amerika Linien.
 »Orduna«, 15,600 Tons, til Pacific Steam Nav. Co.
 »Orbita«, 15,600 Tons, til Pacific Steam Nav. Co.
 »Orca«, 15,600 Tons, til Pacific Steam Nav. Co.
 og 1 større Damper til Det Forenede Dampskibs-Selskab i Kjøbenhavn.

Antallet af Skibe bygget efter Isherwood's Langskibs Spante System er i høj Grad tillaget. Indtil Juni 1913 blev 116 saadanne paa ialt 552,845 Tons klassificeret, og i Øjeblikket er der 85 Isherwood Skibe paa ialt 451,344 Tons under Bygning ligeledes til Lloyd's Klasse.

Det forløbne Aar har vist en overraskende Forøgelse i Tankskibenes Antal, idet ikke mindre end 45 saadanne med en Tonnage af 202,005 Tons blev klassificeret. For Tiden er 83 Tankskibe paa ialt 381,410 Tons under Bygning ligeledes til Lloyd's Klasse.

Selskabet har i det forløbne Aar prøvet 1,299,660 Tons Skibs- og Kedelmateriale, hvilket er 239,549 Tons mere end det foregaaende Aar. Ligeledes er der prøvet 402,533 Favne Ankerkæde og 9,131 Ankre.

Antallet af Selskabets Inspektører er 353, deraf 4 i Kjøbenhavn.

Lloyd's Registerbogs Cirkulation er betydelig forøget, idet der i 1913 blev udsendt 6,429 Eksemplarer.

Fragtmarkedet.

Det kan desværre ikke nægtes, at de fleste Markeder, saavel udefter som hjemfter, ligger flovere end for én

Uge siden. Raterne fra Sortehavet etc. er gaaet yderligere tilbage og er nu kommet ned paa et temmelig sløjt Niveau, dog viste der sig i Gaar noget bedre Begær efter November Baade, særlig fra Rumænien og Bulgarien. Udfrakterne til Middelhavet er gennemgaaende lavere end for én Uge siden. Hjem fra Middelhavet er der ikke saa faa Laster, men Befragterne søger selvfølgelig at komme billigt an. Enkelte større Dampere er retourneret i Ballast til Wales. Fra U. S. var der ikke nogen særlig stor Efterspørgsel, og fra Golfen trykkes Stemningen noget af fragtsøgende Baade fra La Plata, som næsten intet har at byde paa for denne og næste Maaned. Ballast Tonagen fra La Plata trykker ogsaa Østen, hvorfra der i Forvejen ikke er synderlig mange Laster, for Indiens Vedkommende paa Grund af stadig Regnmangel. Fra det fjernere Østen og fra Avstralien er der ingen nævneværdig Forandring indtraadt. Østersøen er stille og de sydligere Pladser uden videre Forandringer. For Kortprops fra Petersborg til Østkyst Kullhavn er Raten steget til 40/ pr. Fav. Kulfrakterne indefter til Østersøen holder sig uforandret støt. I Ugens Løb blev der bl. a. sluttet som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Hvede Sydavstralien 31/3 à 32/6 U. K. eller Kontinentet pr. 25. December—5. Februar, 30/ fra Vestavstralien pr. 10. Januar—10. Februar. Eris Port Pirie 30/6 Antwerpen, 32/ Stettin, 1.—20. December, 29/ U. K. eller Kontinentet pr. 20. Februar—20. Marts. Ris fra Birma 24/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet, Februar. Ris Saigon 24/6 Dunkerque, 25/3 for Majs, 3.—15. November. Palmekærner Madras Kysten/Marseille, Genua eller Triest, 26/3 én Lossehavn, 27/ to Lossehavne, 27/9 tre Lossehavne, »net terms«, Januar—Februar. Kurrachee 13/6 (÷ 2 pCt.) udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, November. Paa Dødvægtbasis fra Bombay sluttedes til 17/6 à 18/ U. K. eller Kontinentet, Frankrig inkl., én Havn, 6 d. mere to Havne, November.

Sortehavet etc. Korn (store Baade) Kherson, Odessa eller Nikolajeff 8/ Rotterdam, 8/3 London, Antwerpen eller Weseren, 8/6 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt. Mindre Baade 9/3 N. C. eller »any«, 9/9 Hamburg, 10.—25. November. — Sulina (store Baade) 8/ Rotterdam, 8/3 Antwerpen, 8/6 Hamburg, 10/ Bordeaux, prompt, 10/9 én Havn Danmark, 11/ to Lossehavne, 11/3 tre Lossehavne, 11/6 fire Lossehavne, 15.—25. December, mindre Baade 9/9 N. C. eller »any«, 10/3 Hamburg, 2den Halvdel November. — Azow 10/3 N. C. eller »any«, 10/9 Hamburg, 10.—20. November. — Eris Poti 10/6 Rotterdam, (5,300 med 700—700 daglig Losning), 11/ Antwerpen eller Middlesbro (5,800 med 600—600 daglig Losning), begge pr. prompt. Eris Nikolajeff/Rotterdam 6/9 (5,400 med 2,000—2,000 daglig Losning). — Korn Donauen 9/3 Rotterdam, 9/6 London, Hull eller Antwerpen, 9/9 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, 15.—30. November, mindre Baade 10/3 N. C. eller »any«, 10/9 Hamburg, 1.—20. December.

Middelhavet. Esparto fra Oran eller Arzew 14/6 til Firth of Forth, 15/ à 15/6 Algier/Preston, 14/ Sfax eller Sousse til Aberdeen. Fosfat Sfax/Mühlgraben 9/6, Bordeaux Fres. 10. Salt fra Østspanien til Vestnorge c. 9/ pr. Ton. Eris 6/ Algier/Ayr (3,200 med 500—500 daglig Losning), 4/9 Rotterdam (6,500 med 1,500—1,500 daglig Losning), 6/3 Kartagena/Dunkerque (5,300), 6/4½ Arzew/Middlesbro (2,800), 6/6 Porman/West Hartlepool (6,400), alt med fri Despatch. Fra Bilbao er Raten 4/6 til Cardiff, 4/10½ à 5/ Middlesbro, 4/6 Rotterdam. Nantes/Swansea betalte 3/6 (2,100 Tons Baad), prompt.

Nordamerika. Petroleum i Kasser New York/River Plate 21½ Cents Basis én Lossehavn, Hongkong 22 Cents, Avstralien Basis 23 Cents én Lossehavn, alt pr. December—Januar. Korn Filadelfia/Rotterdam 2/, prompt. Savannah etc. for Bomuld etc. 37/6 til Rotterdam, Bremen. Hamburg eller London, 38/9 to Lossehavne, option fuld Ladning Bomuld 2/6 mindre. Golfen/Liverpool eller Bremen 40/, option Havre 42/6, 15. November—15. De-

2170. Italien W.-Kyst. Gaeta. Santa Caterina. Fyr forandret.
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 270/789. Genova 1913.)
Santa Caterina Fyr viser nu hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 5 s., Mørke 10 s.,
 41° 12' 26" N. 13° 35' 29" E.

2171. Sicilien S.-Kyst. Kap Granitola. Fyr forandres.
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 270/785. Genova 1913.)
 Hemmod Slutningen af 1913 forandres Kap *Granitola* Fyr til et hvidt Fyr
 med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., 37° 33' 51" N. 12° 39' 48" E.

2172. Italien E.-Kyst. Corsini. Sømærke inddraget.
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 270/791. Genova 1913.)
 Den hvide Baaketønde med Kegle, der var udlagt ved Yderenden af N.-Molens
 Forlængelse, er inddraget. 44° 29½' N. 12° 17' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1418. København 1913.)

2173. Italien E.-Kyst. Chioggia. Lystønder forandret.
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 271/793. Genova 1913.)

De to Lystønder ved E.-Siden af Dæmningen, som opføres ved Indløbet til
 Havnen, viser nu Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Havnen: 45° 14' N. 12° 17½' E.

2174. Østerrig-Ungarn. Kanal von Sebenico. Zlarin. Fyr flyttet.
 („Kundmachung für Seefahrt“ Nr. 43/1381. Pola 1913.)
 Det grønne, faste Havnefyri i *Zlarin* Havn er flyttet 0,1 Sm i Retning 342° (misv
 N. 7/8 W.) og staar nu paa Hovedet af den ny Mole. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde:
 2 Sm. 43° 42' N. 15° 50' E.

2175. Ægypten. Alexandria. Fyr tændt. Tønder inddraget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1642. London 1913.)
 Ved Indløbet til *Arsenal Basin*, paa S.-Enden af W.-Molen, er tændt et rødt,
 fast Fyr. 31° 11¾' N. 29° 52½' E.

Lystønden, der viste rødt Lys, og den almindelige Tønde paa W.-Siden af Ind-
 løbet til *Arsenal Basin* samt Lystønden, der viste grønt Lys, paa E.-Siden af Indsejlingen,
 er inddraget.

IX. Bekendtgørelser m. m.

**2176. England. Bestemmelser vedrørende Afbenyttelse af Lods i engelske Far-
 vande.**

Ifølge Marineministeriets Bestemmelse gives følgende Uddrag af den ny *engelske*
 Lodslov:

- Under 7de Marts 1913 er der udstedt en ny *engelsk* Lodslov, hvorved de tid-
 ligere gældende Love og Bestemmelser om Lodsvæsnen i *England* ophæves.
- De lodsplichtige Farvande er foreløbig de samme som de, der var fastsatte
 ved „Merchant Shipping Act of 1894“ og senere Bestemmelser, idet Lodstvangen bibeholdes
 i de Lodsstrikter, i hvilke den var hjemlet ved de tidligere Bestemmelser, men Loven
 hjemler „Board of Trade“ Ret til en Omlægning af Distrikterne.
- De almindelige Regler for Lodstvangen ved Sejlads i *engelske* Farvande fore-
 skriver, at ethvert Skib — medmindre Føreren eller Styrmanden har engelsk Lods-
 certifikat — skal tage Lods ved Indsejlingen til, Udsejlingen fra eller anden Benyttelse
 af en Havn, der ligger i et Lodsdistrikt, i hvilket der er foreskrevet Lodstvang; Passager-
 skibe derimod skal — medmindre Føreren eller Styrmanden har *engelsk* Lodsdistrikt-
 taget Lods som ovenfor i et Lodsdistrikt, hvadenten der er foreskrevet Lodstvang i Di-
 striktet eller ej.
- Følgende Skibe fritages for Lodstvang i lodsplichtige Farvande.

- Staatsskibe.
- Lystfartøjer.
- Fiskerfartøjer.
- Havnefærger.
- Skibe under 50 Tons Brutto.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
 Det Kongelige Søkort-Arkiv.

**Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i
 Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.**

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Arabiske Hav*.
 „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone
 aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske*
 Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snarhvert Pladsen ikke er trigono-
 metrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder
 er ansvaret i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er
 ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maanedts-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for Oktober 1913. Abonne-
 mentspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanedtsnumre erholdes for
 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

2129. Danmark. Møen S.-Kyst. Hjelms-Bugt. Bøchers-Grund. Mindre Dybde.
 Paa *Bøchers-Grund* er der fundet 5,7 m Vand. 54° 55' (55") N. 12° 19' (26") E.
 (Kort Nr. 139, 157 og 160. Danske Lods, Side 437.)

2130. Sverrig. Gottland E.-Kyst. Slithe. Sømærker udlægges.

„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1150. Stockholm 1913.)

Ved den ny-uddybede Rende i *Stora Loppet* vil der blive udlagt følgende Sø-
 mærker:

1. Paa Løbets W.-Side: a) en Stage paa 57° 42' 11" N. 18° 49' 11" E. b) en
 Stage paa 57° 42' 21" N. 18° 49' 11" E.

2. Paa Løbets E.-Side: a) En Stage med Kost paa 57° 42' 03" N. 18° 49' 15" E.
 b) En Stage med Kost paa 57° 42' 11" N. 18° 49' 17" E. c) En Stage med Kost paa
 57° 42' 21" N. 18° 49' 18" E.
 (Kort Nr. 205.)

2131. Sverrig. Gävle. Frederiksskans. Midlertidig Fyr tændt.

„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 44/1149. Stockholm 1913.)

Da det under Bygning værende ny Fyr ved *Frederiksskans* skjuler en Del af
 det nuværende Fyrs grønne Lysvinkel, er der paa S.-Siden af den ny Fyrbygning tændt
 et hvidt, fast Fyr, som skal brænde, indtil det ny er taget i Brug. Frederiksskans gamle
 Fyr: 60° 41' 21" N. 17° 13' 22" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1582. København 1913.)

- 2132. Sverrig. Norra Kvarken. Bonden. Fyr tændt.**
(„Underrøtelse for søfarende“ Nr. 44/1148. Stockholm 1913.)
Paa *Bonden* Skær, N.W. for *Sydostbrodden*, er tændt et hvidt, rødt og grønt Lyr-fyr, der viser Et-Lyn hver 5 s. Lyset er:
1. hvidt, uforstærket i Pejlinger fra 99° til 218°;
 2. grønt i Pejlinger fra 218° til 244°;
 3. hvidt i — 244° - 251°;
 4. rødt i — 251° - 8°;
 5. grønt i — 8° - 20°;
 6. hvidt i — 20° - 27°;
 7. rødt i — 27° - 43°;
 8. grønt i — 43° - 57°;
 9. hvidt i — 57° - 64°;
 10. rødt i — 64° - 99°.
- Flammens Højde: 35 m. Synsvide: 17 Sm for hvidt, 14 Sm for rødt og 12 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 2den Orden. Hvidt Fyrtårn med sort Bælte. 63° 26' 05" N. 20° 02' 34" E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 80/1312. København 1913.)
- 2133. Rusland. Finske Bugt. Nawa. Lahta. Fyr slukket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2862. Berlin 1913.)
Fyrene ved *Lahta* Redningsstation er permanent slukket. 59° 59' N. 30° 11' E.
- 2134. Rusland. Soelsound. Dagö S. Serro. Fyr tændt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2863. Berlin 1913.)
Ved Broen ud for Landsbyen *Serro* tændes 2 hvide, faste Ledefyr, der er overet i Pejling 311° (misv. NW. 1/8 W.), naar Dampere løber ind eller ud. Brændetid: 14de Sep-tember til Søfartens Ophør. 58° 42' N. 22° 31 1/2' E.
(Kort Nr. 205.)
- 2135. Tyskland. Frisches Haft. Vrag borttaget.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2799. Berlin 1913.)
Vraget af Fartøjet *Sekunda*, der laa c. 1,9 Sm WNW. for *Balga* Ruin, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 54° 33' 36" N. 19° 55' 38" E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 33/1471. København 1913.)
- 2136. Tyskland. Rixhöft. Oplysning om Fyr.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2800. Berlin 1913.)
Rixhöft hvide Lyr-fyr er synligt i Pejlinger fra 83° til 310° med fuld Lysstyrke, derfra til 330° med halv Lysstyrke, i øvrigt er Fyret formørket. 54° 49' 54" N. 18° 20' 29" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/2868. København 1910.)
- 2137. Tyskland. Flensborg Fjord. Kalkgrund Fyrskib atter udlagt.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2807. Berlin 1913.)
Kalkgrund Fyrskib er atter udlagt og Reserverfyrskibet inddraget. 54° 49' 9" N. 9° 53' 38" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1907. København 1913.)

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

- 2138. Danmark. Sundet. Gilleleje-Flak N. Lystøndes Lysevne forandret.**
Lys- og Fløjtetønden *Gilleleje-Flak* N. er forandret saaledes, at Synsviddens er 8,5 Sm og Lysevnen 9 Sm. 56° 09' (48") N. 12° 18' (00") E.
(Fyr-Fort. Nr. 181.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/976, pkt. 1. København 1913.)

- 2164. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Cold Spring Inlet. Klokke-tønde udlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3347. Washington 1913.)
Cold Spring Inlet lodret stribede Klokketønde er udlagt i c. 11 m Vand paa 38° 55' 50" N. 74° 51' 35" W.

- 2165. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Afmærkning forandret.**

- („Notice to Mariners“ Nr. 41/3352. Washington 1913.)
1. *Fenwick Island Shoal* Fløjtetønde er nu sort og har Nr. 1. 38° 27' 15" N. 74° 56' 50" W.

2. *Little Gull Bank* Lys- og Fløjtetønde 2, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lys 0,3 s., Mærke 2,7 s., er udlagt i 16 m Vand ud for N.E.-Enden af *Little Gull Bank*. 38° 18' 15" N. 75° 01' 40" W.

3. *Gull Shoal* Stumpetønde 3 G S er inddraget. 38° 18' 20" N. 75° 02' 15" W.
4. *Little Gull Bank* vandret stribede Stumpetønde er udlagt i 11 m Vand ved S.-Enden af Banken. 38° 17' 10" N. 75° 04' 00" W.

- 2166. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chincoetague Inlet. Fishing Point. Fyr tændt.**

- („Notice to Mariners“ Nr. 41/3354. Washington 1913.)
Paa Yderenden af *Fishing Point*, c. 0,6 Sm 315° (misv. NW. 1/2 N.) fra *Fishing Point* Fyr, er tændt et hvidt Lyr-fyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lys 0,3 s., Mærke 2,7 s., 37° 52' 17" N. 75° 22' 28" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2167. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Santa Rosa Sund. Bunch Timber. Ledefyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3361. Washington 1913.)

- Bunch Timber* Ledefyr paa *Den Santa Rosa* er tændt. Fyrene er ubevogtede og staar i den SW.-lige Forlængelse af Middelhavet gennem det gravede Løb. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der staar 6,9 Sm 256° (misv. W. t. S. 1/2 S.) fra *Prichard Long Point*. 30° 22' 40" N. 86° 54' 18" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 500 m 225° (misv. SW. 1/2 S.) fra Forfyret.

- 2168. Bahama Øerne. Crooked Island. Crooked Island Rev. Oplysning om Vrag.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3360. Washington 1913.)

- Vraget af den hvide Damp, som er strandet paa *Crooked Island* Rev, ligger 1 Sm 13° (misv. N. t. E. 1/8 E.) fra *Burd Rock* Fyr, der ligger paa 22° 51' 00" N. 74° 22' 48" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/3081. København 1912.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2169. Sardinien E.-Kyst. Arbatax. Fyr tændt.**

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 270/788. Genova 1913.)

- Paa Molehovedet ved *Arbatax* Havn er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 25 s., Lys 20 s., Mærke 5 s. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 8 Sm. Tårn. I et Vindue i samme Tårn er tændt et rødt, fast Fyr, der er synligt i en Vinkel paa 15°. Øen *Ogliastro* ligger i Synsvinklen. Flammens Højde: 10 m.

- Samtidig er det røde, faste Fyr, der stod 36 m inden for Molehovedet, slukket. 39° 56' 23" N. 9° 42' 30" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1562. København 1913.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2156. England. Kanal-Øerne. Alderney. Quénard Point. Oplysning om Fyr. („Notice to Mariners“ Nr. 62. Trinity House, London 1913.) *Quénard Point* Fyr er synligt i Pejlinger fra 85° gennem 0° til 27°, i andre Retninger skjøles det af Land. 49° 43' 34" N. 2° 09' 55" W.

2157. England. Kanal-Øerne. Sørk. Cape Robert. Oplysning om Fyr. („Notice to Mariners“ Nr. 62. Trinity House, London 1913.)

Cape Robert Fyr er synligt i Pejlinger fra 137° til 353°, i andre Retninger skjøles det af Land. 49° 26' 7" N. 2° 20' 50" W.

2158. England. Dover. Taarn nedrevet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1626. London 1913.)

Det 30 m høje Gittertaarn, der stod c. 1/2 Sm W. for *Shakespeare Cliff*, er nedrevet. 51° 06 1/2' N. 1° 16 3/4' E.

2159. Skotland. Hebriderne W. Flannan—St. Kilda. Magnetiske Forstyrrelser.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2820. Berlin 1913.)

Mellem *Flannan* og *St. Kilda* Øerne er der paa c. 57° 58' N. 7° 59' W. observeret et Udslag paa 14° tilhøjre af Kompassaaleens N.-Ende. Udslaget varede c. 10 Minutter. Kursen var SW.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2160. Frankrig. Belle Isle. Plateau des Birvideaux. Tønder inddraget.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 518/3186. Paris 1913.)

Arbejderne ved *Plateau des Birvideaux* er indstillet for Vinteren, og de 6 hvide Fortøjtønder er inddraget. 47° 29' N. 3° 17 1/2' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 23/955. København 1913.)

2161. Afrika. Kamerun. Longji. Grund findes ikke. Sømærke flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2828. Berlin 1913.)

1. Grunden paa 3° 08' N. 9° 53' E., paa hvilken Damperen *Lucie Woermann* stødte, er forgæves eftersøgt i en Omkreds af 2 Sm. I Nærheden af det angivne Sted fandtes 8 m Vand overalt. Dybden aftager ind og mod Land. Banken mellem *Lokundje* og *Longji* er ikke rykket S. efter. Damperen har formentlig grundstødt længere mod NE. 2. Den sorte Spidstønde paa *Longji* Red er flyttet c. 1/2 Sm længere til Søs. Den ligger nu i Baakelinien i 8 m Vand paa 3° 05' 10" N. 9° 56' 24" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1351. København 1913.)

2162. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Thames Floden. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3344. Washington 1913.)

Et Skær med 3,9 m Vand er fundet 150 1/2° (misv. S. t. E. 3/8 E.) fra W.-Kanten af *Avery Point* og 243 3/8° (misv. W. t. S. 3/8 S.) fra *Pine Island* højre Kant. *Pine Island*: 41° 02' N. 73° 32 1/4' W.

2163. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Vrag borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 41/3346. Washington 1913.)

Vraget af Lægteren *Wyckoff*, der var sunket 224° (misv. SW. 3/4 W.) fra *Governors Island* Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Governors Island* Fyr: 40° 41 1/2' N. 74° 00 3/4' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 17/670. København 1913.)

2139. Danmark. Sundet. Søndre-Flint. Klokketønde inddraget. Klokketønden *Søndre-Flint SE* er atter inddraget. (Se Danske Lods, Side 314 og Fyr-Fort. Nr. 249.) 55° 35' (53") N. 12° 49' (43") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 29/1187. København 1913.)

2140. Danmark. Farvandet Syd for Fyen. Ærø. Marstal. Laaen. Løb uddybes.

I *Laaen* foretages Uddybningsarbejder, der vil vare den største Del af Vinteren. Til Brug ved Arbejdet er opført en Del Mærker paa Grundene og udlagt nogle Bøjer i Renden. Mindre Fartøjer kan passere Uddybningsmaskinen, der spærre største Delen af Renden, paa den Side, hvortil der vises rødt Flag. Større Fartøjer maa ankre uden for *Laaen*, indtil Uddybningsmaskinen er forhalet. Der arbejdes kun om Dagen. *Laaen*: 54° 51' 54" N. 10° 31' 57" E.

(Kort Nr. 238. Danske Lods, Side 607. Havne-Lods. Side 116.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2141. Danmark. Kattegat. Lystønders Lysevne forandret.

Nedennævnte Lystønders Lysevne er nu forandret.

1) Lys- og Klokketønden *Lille-Grund N.* Synsvidden er forandret til 8,5 Sm og Lysevnen til 9 Sm. 55° 39' (40") N. 10° 37' (50") E.

2) Lystønden *Hatter-Barn.* Synsvidden er forandret til 8,5 Sm og Lysevnen til 9 Sm. 55° 52' (23") N. 10° 52' (12") E.

3) Lys- og Fløjtetønden *Mosel-Grund.* Synsvidden er forandret til 8,5 Sm og Lysevnen til 9 Sm. 56° 03' (21") N. 10° 51' (10") E.

(Fyr-Fort. Nr. 136.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 24/978, pkt. 1, 3 og 4. København 1913.)

2142. Danmark. Kattegat. Aarhus. Belysning forandres.

Den 1ste December 1913 sker følgende Forandring ved Belysningen af *Aarhus Syd Havn*:

I. Paa det E.-lige Molehoved tændes et hvidt, rødt og grønt Fyr med Formærkelser, c. 24 Formærkelser hvert Minut. Lyset er:

1. rødt i Pejlinger fra 41° til 216°, men ikke med fuld Styrke fra 41° til 171° over Havnen;

2. grønt i — — — — — 216° — 237°;

3. rødt i — — — — — 237° — 283°;

4. grønt i — — — — — 283° — 292°;

5. hvidt i — — — — — 292° — 301°;

6. rødt i — — — — — 301° — 309°;

7. grønt i — — — — — 309° — 317°;

8. hvidt i — — — — — 317° — 329°;

9. rødt i — — — — — 329° — 16°.

Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 11 Sm for hvidt og rødt Lys, 10 Sm for grønt. Lysevne: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. Rundt, 10 m højt, hvidt Taarn med rødt Bælte. 56° 09' 11" N. 10° 13' 34" E.

II. Paa det W.-lige Molehoved tændes et grønt, fast Fyr, der er synligt i Pejlinger fra 151° gennem 0° til 91°. Flammens Højde: 8 m. Synsvide og Lysevne: 5 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Rundt, 7 m højt, hvidt Taarn med grønt Bælte. 56° 09' 05" N. 10° 13' 24" E.

III. De to røde Fyr (det ene over det andet), der midlertidig har været tændt under Havnens Opførelse, slukkes.

IV. Lystønden, som midlertidig var udlagt N. for Yderdæmningen, inddrages.

Den 1ste Januar 1914 inddrages den røde Stage med Kost, som ligger S. for Pullen, $\frac{1}{2}$ Sm N. for *Aarhus* Havn, og i Stedet for udlægges i 7,5 m Vand en rød Lystønde, der viser grønt Et-Lys c. Havn 3 s. $56^{\circ} 09' (54'')$ N. $10^{\circ} 13' (58'')$ E. (Kort Nr. 156, 160, 211, 227 og 252. Danske Lods, Side 183 og 184. Havne-Lods, Side 20 og 21. Fyr-Port., Nr. 148, 149, 150 og 142 A. Søm-Port., Side 19.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 54/1899. København 1907.)

2143. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.
I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved Middel-Højvande: Paa *Havølen* 4,5 m, i *Svanholm-Løb* 1,8 m, i *Kobbø-Løb* 2,5 m, i *Søllundholm-Løb* 2,6 m, i *Gaasholm-Løb* 3,3 m. Der er saaledes for Tiden 3,3 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: $56^{\circ} 43' N.$ $8^{\circ} 13' E.$

2144. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Forfyr flyttet.
Paa Grund af Kystens Bortkæring er *Thyborøn-Kanal* Forfyr flyttet c. 70 m tilbage i Fyrinien og staar nu c. 650 m fra Bagfyret. I øvrigt uforandret. Bagfyret: $56^{\circ} 43' 20'' N.$ $8^{\circ} 14' 40'' E.$
(Kort Nr. 156. Danske Lods, Side 111. Fyr-Port., Nr. 56 b)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2145. Nordsøen. Vrag.
En til *Helsingør* indkommen Dampner har meddelt, at en Dampner er sunket 45 Sm W. for *Skagen*. *Skagen* Fyr: $57^{\circ} 44' 09'' N.$ $10^{\circ} 38' 03'' E.$

2146. Rusland. Hvide Hav. Solovetz. Samba. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1628. London 1913.)
Paa den lille *Ø Samba* er tændt et hvidt Blinkfyr. Det antages, at Fyrbygningen erstatter den tidligere Baake. Nærmere Oplysninger mangler. $65^{\circ} 38\frac{1}{4}' N.$ $35^{\circ} 14\frac{3}{4}' E.$

2147. Danmark. Horns-Rev. Cancer. Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjte-tønde.
Den 1ste Januar 1914 eller, hvis Forholdene forhindrer det, da snarest muligt derefter, ombyttes Lystønden *Cancer* med en Lys- og Fløjte-tønde. I øvrigt bliver Tønden uforandret. $55^{\circ} 29' (27'') N.$ $8^{\circ} 02' (02'') E.$
(Kort Nr. 180, 245 og 255. Danske Lods, Side 90. Fyr-Port. Nr. 33. Søm-Port. Side 11.)

2148. Tyskland. Elben. Ostebank. Lystønde udlagt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2810. Berlin 1913.)
Den røde Spirtønde *b* ved det E.-lige Indløb til Farvandet S. for *Ostebank* er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. $53^{\circ} 52\frac{1}{2}' N.$ $9^{\circ} 04\frac{3}{4}' E.$
c 100 m SW. for Lystønden ligger en rød Spirtønde *b*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/708. København 1913.)

2149. Tyskland. Weser. Tønder flyttet.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2812. Berlin 1913.)
1. Den røde Lys- og Klokketønde *Q* i *Duursgat* er flyttet 360 m i Retning 114° (misv. SE. $7\frac{1}{8}$ E.) og ligger i 6 m Vand paa $53^{\circ} 43' 33'' N.$ $8^{\circ} 22' 09'' E.$
2. Den røde Lys- og Klokketønde *S* i *Wurster* Farvandet er flyttet 300 m i Retning 345° (misv. N. $\frac{3}{8}$ W.) og ligger i 6,5 m Vand paa $53^{\circ} 42' 31'' N.$ $8^{\circ} 23' 39'' E.$

2150. Tyskland. Jade og Wangeroog. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 43/2813. Berlin 1913.)
Fra den 1ste til den 19de December 1913 afholdes der Skydeøvelser paa *Jade* og ved *Wangeroog*. Der skydes mellem Kl. 8 Fm. og Kl. 6½ E.m.; enkelte Gange skydes ogsaa om Natten. Skydepladsen paa *Jade* begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallellen gennem *Seefeld* Kirke. Naar der skydes, hejses en rød Dobbeltstænder ved *Havneindløb III* til *Wilhelmshaven* og paa forskellige Forter, Pladsen er da spærret for al Sejlads. Politifartøjer med rød Dobbeltstænder ligger ude.

Naar der en Dag ikke skydes, hejses det internationale Flag U paa Signalstationen ved *Havneindløb III* til *Wilhelmshaven* og paa *Aussenjade* Fyrskib. Skydelejet ved *Wangeroog* begrænses mod N. af Breddeparallellen gennem *Alle Weser* Tønde, mod S. af Breddeparallellen gennem *Wangeroog* Fyr, mod E. af Meridianen paa 8° E. Lgd., mod W. af Meridianen gennem *Weser* Fyrskib. Under Skydningen hejses en rød Dobbeltstænder paa Signalstationen eller paa Batterierne ved *Wangeroog*, paa Fyrskibene *Aussenjade* og *Weser*, samt paa *Rotersand* Fyrtaarn og paa Politifartøjerne. Naar der en Dag ikke skydes, hejses internationalt Flag U paa Signalstationen ved *Wangeroog*, ved *Havneindløb III* til *Wilhelmshaven*, ved *Rotersand* Fyr og paa Fyrskibene *Aussenjade* og *Weser*. Naar der skydes om Natten hejses 2 røde Lanterner (den ene over den anden) paa Signalstationen ved *Havneindløb III*, *Aussenjade* Fyrskib eller *Wangeroog* Signalstation. *Wangeroog*: $53^{\circ} 47\frac{1}{4}' N.$ $7^{\circ} 54' E.$

2151. Holland. IJmuiden. Vrag-Lødefyr flyttet.

(„Bericht aan Zeevarende“ Nr. 241/2271. 's-Gravenhage 1913.)
Vraget af Dampneren „*Eastwell*“ er bottryddet saavidt, at Farvandet er frit indtil 75 m N. for Indsejlingslinien. De midlertidige Fyr paa Vraget er slukket og det W.-lige grønne, midlertidige Fyr er flyttet, saa at Farvandet S. for den midlertidige grønne Fyr-linje er frit. *IJmuiden*: $52^{\circ} 28' N.$ $4^{\circ} 33\frac{1}{4}' E.$
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16/624. København 1913.)

2152. England. Orford Fyr. Fyrtaarn midlertidig forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 63. Trinity House, London 1913.)
Paa Grund af Udledning af Fyrtaarnet, vil de to røde Bæker, som kendetegner dette, midlertidig forsvinde. Efter endt Reparation (om 4 à 5 Maaneder,) vil Taarnet, uden nærmere Bekendtgørelse, faa sit gamle Udseende. $52^{\circ} 05' N.$ $1^{\circ} 34' E.$

2153. England. The Wash. Lynn Well. Fyrskib flyttes.

(„Notice to Mariners“ Nr. 61. Trinity House, London 1913.)
Omtrent den 27de Januar 1914 flyttes *Lynn Well* Fyrskib 3 Sm i Retning 215° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ W.) til dets tidligere Station paa $53^{\circ} 01' 20'' N.$ $0^{\circ} 25' 45'' E.$, som ligger $4,95$ Sm $331\frac{1}{2}'$ (misv. N. t. W. $\frac{1}{4}$ W.) fra *Hunsterton* Fyr. Fyrskibets nuværende Plads: $53^{\circ} 03' 50'' N.$ $0^{\circ} 28' 40'' E.$
(Kort Nr. 180.)

2154. England. Humber. Afmærkning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1664. London 1913.)
1. En rød Lys- og Klokketønde, mærket „7“, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., er udlagt ved Løbets W.-Side, ved S.-Enden af *Skitter Sand*, $0,74$ Sm 41° (misv. NE. t. E.) fra *New Inn*, *North Killingholme Haven*, og 353° (misv. N. $\frac{3}{4}$ E.) fra *Killingholme* Bagfyr. $53^{\circ} 40\frac{1}{4}' N.$ $0^{\circ} 13\frac{1}{2}' W.$
2. En sort og hvid lodret stribet Lystønde, mærket „8“, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s., er udlagt $0,97$ Sm 203° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ S.) fra *Thorngumbald* Forfyr og 122° (misv. SE. $\frac{1}{4}$ S.) fra *Skitter Ness* E.-Baake.
3. Tønderne 7, 8, 9, 10, 11 og 12 v d E- og N.-Siden af *Skitter Sand* og N.-Siden af *Hull-Middle* har nu henholdsvis Numrene 9, 10, 11, 12, 13 og 14.
(Kort Nr. 180.)

2155. England. Humber. Newsham Booth. Fyrinien nedlagt. Salt End. Taagesignal gives midlertidig.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1665. London 1913.)
1. *Newsham Booth* Fyrinien er nedlagt. $53^{\circ} 38' N.$ $0^{\circ} 11\frac{1}{2}' W.$
2. Fra Yderenden af den under Bygning værende Mole, som strækker sig fra Yderenden af *Salt End*, $0,25$ Sm i Retning 227° (misv. SW. t. W. $\frac{7}{8}$ W.), gives Taagesignal med Horn, 2 korte Stød efterfulgt af 10 s. Pause, derefter 1 langt Stød efterfulgt af 2 m. Pause.
(Kort Nr. 180.)

5. Loven bestemmer endvidere, at der ved særlige Vedtægter, udstedte for de enkelte Lodsdistrikters Vedkommende, kan foreskrives Fritagelse for Lodspligt for visse Arter af Skibe, forudsat at de ikke fører Passagere.

I Henhold hertil er der for „Londons Lodsdistrikts“ Vedkommende udstedt saadanne særlige Bestemmelser, kaldet

„London Pilotage Order 1913 and Bye-Laws with reference to Pilotage in the London district“.

hvorefter Loven for Distriktets Vedkommende er traadt i Kraft den 1ste September 1913. I disse Bestemmelser er fastsat, at „Londons Lodsdistrikt“ for Fremtiden skal omfatte det hidtidige „London district“ og „the English Channel district“, og at der i dette Lodsdistrikt hersker Lodspligt undtagen for den Del deraf, der ligger Vest for *Dungeness*. Lodspligten ved Sejlsads paa London Lodsdistrikt er saaledes bleven betydelig udvidet i Sammenligning med tidligere.

De væsentligste Forandringer er, at Skibe kommende fra eller gaaende til Havne Nord for *Elben*, i Modsejning til tidligere, altid er Lodspligt underkastet, og at Lodspligten for Skibe fra eller til Havne mellem *Brest* og *Elben* er betinget af regelmæssig Fart og begrænset til Skibe, hvis Tonnage ikke overstiger 3 500 Tons.

6. Der er paany aabnet Kaptajner og Styrmand af fremmed Nationalitet, der ved „Merchant Shipping Act 1906“ udelukkedes fra at opnaa *engelsk* Lodsdistrikt, Adgang til for Fremtiden at erholde saadant Certifikat.

2177. Rusland. Regler og Bestemmelser for Skibe, som følger efter en Isbryder.
Ifølge Meddelelse fra det *keiserlig russiske* Generalkonsulat i *København* er der udstedt følgende Bestemmelser for Isbrydere og efterfølgende Skibe.

1. Skibe, som ønsker Assistance af Isbrydere, naar de forlader Havnen, maa henvende sig til Havnekaptajnen. Skibe, som ønsker Assistance af Isbrydere, naar de staa ind i Havnen, maa henvende sig til Føreren af Isbryderen.

2. Assistance vil blive nægtet, dersom det anses for farligt for Skibet (paa Grund af dets Form, Konstruktion, Maskinkraft, Udrustning eller Lading) at passere gennem Isen.

3. Afgangstiden, Rækkefølgen og Antallet af Skibe, der maa følge, fastsættes af Isbryderens Fører.

4. Skibsførerne er forpligtede til at følge Instruktionerne fra Isbryderens Fører med Hensyn til Sejlsadsen i Isen og til at adlyde Ordrene hurtigt.

5. Nedennævnte Signaler med Fløjte eller Sirene skal benyttes. Signalerne — med Undtagelse af Nr. VI — skal gentages af alle Skibe i Rækkefølge, begyndende med Skibet nærmest Isbryderen, dersom Signalet gives fra denne og omvendt, dersom Signalet gives til denne.

6. Skibe, som følger Isbryderen, skal holde Rækkefølgen.

7. Skibene skal altid være klar til at gaa fuld Kraft bæk.

8. Skibe, som bugseres, maa under ingen Omstændigheder bruge deres Maskine uden særlig Ordre fra Isbryderens Fører, de skal altid være klar til at kaste Slæberen los efter første Ordre og at gaa fuld Kraft bæk, dersom Isbryderen stoppes af svær Is.

9. Dersom et Skib, der følger en Isbryder, opdager nogen Skade eller Lækage, skal det straks signalere dette til Isbryderen ved Hjælp af den internationale Signalfog.

10. Dersom en Skibsfører ikke følger en given Ordre, har Isbryderens Fører Ret til at nægte videre Assistance, indtil Ordren er udført.

11. Ministeriet for Handel og Industri er ikke ansvarlig for den Skade, som Skibet erholdt, medens det assisteres af Isbryderen.

12. Ethvert Skib, som benytter Assistance af en Isbryder, underkaster sig Forpligtelse til at følge ovennævnte Regler og Bestemmelser.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Novbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	112 ¹ / ₄ - ¹ / ₂	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₄
Danmark	96	95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄
Norden	105 ¹ / ₄ - ³ / ₄	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₄
Gorm			
Carl	105 ³ / ₄ -106 ¹ / ₂	105 ¹ / ₄	106
Dannebrog	122 ¹ / ₄ - ¹ / ₄	122 ¹ / ₄	122 ¹ / ₄
Skjold	92 ¹ / ₄ -93	92 ³ / ₄	93
Urania	23 ¹ / ₄ -23 ³ / ₄	23 ¹ / ₄	23 ³ / ₄
Neptun	113 ³ / ₄ -114	113 ³ / ₄	113 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	115 ¹ / ₂ - ¹ / ₂	115 ¹ / ₂	116
Hejmdal	120 - ¹ / ₂	119 ³ / ₄	120
Østasiatiske	125	125	125 ¹ / ₄
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	112 ³ / ₄ -113 ¹ / ₂	112 ³ / ₄	113
Form			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	75 ¹ / ₂ -76	75 ¹ / ₄	75 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditf.		82 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
4% — — — 2 Serie		92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
4% — — — 1 Serie		93 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		87 ³ / ₄	88
4% — — — 2 Serie		90	92
4% — — — 1 Serie		92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		90 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4% Østift. Kreditf.		90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	139 ¹ / ₂		139 ¹ / ₄	139 ³ / ₄
Privatbank	101 ¹ / ₂		101 ¹ / ₄	101 ³ / ₄
Landmandsbank	136 ³ / ₄		136 ³ / ₄	137
Handelsbank			142 ³ / ₄	143 ¹ / ₄
Grundejerbank	12 - 13		12 ¹ / ₂	13
Burm. & Wain	84 ¹ / ₂ - ³ / ₄		84 ¹ / ₂	85
Helsingørs Jærnsk.				
Sukkerfabr.	225 ³ / ₄ -226		225 ³ / ₄	226
Bruggeri Aktier	244 ¹ / ₄ -245		244 ¹ / ₂	244 ³ / ₄

Vekselkurser d. 5. November 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.25	18.20
Paris	72.25	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.70	

Notering paa Berlins Børs d. 4. November 1913.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	87.25
5 ¹ / ₂ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	90.25
5% Rumænske Stats	98.60
4% — — 1890	92.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 264,000, „Danmark“ 156,000, „Norden“ 240,000, „Carl“ 152,000, „Dannebrog“ 376,000, „Skjold“ 212,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 163,000, „Hejmdal“ 188,000, „Gorm“ 160,000, „Neptun“ 192,000, „Dansk-russisk“ 644,000, „Østasiatisk“ 260,000.

Nr.	Signal	Betydning af Signaler, der gives fra den førende Isbryder	Betydning af Signaler, der gives fra Skibet
I.	—	Jeg gaar frem, følg mig.	Jeg gaar frem, følg Isbryderen.
II.	—	Mindsk Farten.	Jeg mindsker Farten.
III.	—	Jeg sidder fast i Isen.	Jeg sidder fast i Isen.
IV.	—	Giv Agt.	Giv Agt.
V.	—	Gaa fuld Kræft bæk.	Jeg gaar fuld Kræft bæk.
VI.	—	Følg mig ikke.	Jeg stopper, hvor jeg er.
		Stop, hvor De er.	Jeg er klar til at tage Slæberen.
VII.	—	Vær klar til at tage Slæberen.	Jeg er klar til at tage Slæberen.
		Saafremt Skibet er paa Slæb, betyder det: Slæberen er los.	Arbejdet ophørt indtil imorgen eller indtil gunstigere Omstændigheder. Saafremt Arbejdet er ophørt, betyder det: Vær klar.
VIII.	En opadvendt, sort Kegle paa Mastetoppen	Signalet er kun for Skibet nærmest Isbryderen.	
IX.	En sort Cylinder paa Mastetoppen.	Signalet er kun til Isbryderen.	
Ann.	a)	Den førende Isbryder er den, som gaar i Spidsen for et eller flere Skibe.	
	b)	betyder: Et langt Stød, — betyder: Et kort Stød.	
	c)	Densom Isbryderen er for langt borte til at høre Signal III fra et Skib, skal dette i Stedet for højse en sort Kugle eller en rød Lantterne, hvilke Signaler vises, indtil Isbryderen er kommet til Assistance.	
	d)	Runden de almindelige Taagesignaler med Klokke skal Signal V gives af alle Skibe, som stopper i Isbryderens Rende under Taage og i Snefykning.	
	e)	Dersom et Skib kommer for tæt til Isbryderen, viser denne fra Hælken et rødt Flag eller en rød Lantterne.	

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; +: annulleret, †: Tillæg.

England:

R	1106	France, north coast. — Cape Flamanville to St. Marcouf islands.
R	2608	Mediterranean. — Approaches to Toulon.
R	1012	Arabian sea. — Arabian sea.
R	50	India, west coast. — Dhu head to Goapnath point.
R	2661 a	China sea. — China sea, northern portion, western sheet.
R	1754	China, east coast. — Tung yung to Wenchau bay.
R	1288	China. — Plans in the Yang tse klang.
R	83	Japan, inland sea. — Gogo shima to Miyo shima.
R	1452	Bahamas. — Nassau harbour.

Holland:

N	137	Westkust Sumatra. Benkoelen tot Straat Soenda. 1 : 500 000.
R	251	Westkust Sumatra. Simenloe I : 150 000.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1610. Russian Maritime Province—Eastern Bosphorus Strait. (1) Larionoff point—Fog-signal discontinued. Former Notice. No. 1487 of 1913. Position. Lat. 43° 4' N., long. 131° 50' E. Description. A bell.

(2) Tokarevski spit—Fog-signal established. Former Notice. No. 1487 of 1913. Position. At lighthouse. Lat. 43° 4½' N., long. 131° 49¾' E. Description. A bell, sounded in the manner prescribed for Russian light houses; see page ix. of List of Lights. (Notice No. 1610 of 1913, dated 21st October.)

Charts affected. No. 3222, Rikorda island to Larionoff point (1). No. 1011, Eastern Bosphorus strait. No. 511, Trinity bay to Eastern Bosphorus. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, Nos. 1154, 1153a, Japan, Korea, &c., 1904, pages 175, 177, 178. E.C. Korea, Siberia, &c., 1913, pages 158, 160, 165.

No. 1614. Japan, Inland Sea—Shimonoseki Kaikyo. Yotsei iwa—Light discontinued. Position. Lat. 33° 55¼' N., long. 130° 55½' E. Description. A fixed red light. Remarks. The beacon from which the light was exhibited has been removed. (Notice No. 1614 of 1913, dated 21st October.)

Charts affected. No. 3114, Moji and Shimonoseki ko. No. 1578, Shimonoseki kaikyo. No. 532, Approaches to Shimonoseki kaikyo. No. 127, Hirado kaikyo to Shimonoseki kaikyo. No. 2875, Naikai (Inland sea). Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 996, Japan, Korea, &c., 1904, pages 504, 509.

No. 1631. China Sea, Malay Peninsula—Siam. (1) Tanjong Patani—Light established. Position. On point, at a distance of 3½ miles, 311° (N. 49° W. Mag.), from Cape Datto. Lat. 6° 57' 10" N., long. 101° 17' 00" E., on plan. Abridged description. Lt. F., 98 ft., vis. 5 m. Details: Character. A fixed white light. Elevation. 98 feet. Visibility. 5 miles. Variation. Nil. (2) Singora light—Amended position. Position. On summit of Pagoda hill, at a distance of about 4½ cables, south eastward from position now shown on the charts. Lat. 7° 12½' N., long. 100° 35¾' E. Description. An occulting white light as described in the List of Lights. (Notice No. 1631 of 1913, dated 24th October.)

Charts affected. No. 998, Pulo Kapas to Lakon roads, with plans. No. 2414, Gulf of Siam (1). Publications. List of Lights, Part VI, 1913, pages 131 and 720a. China Sea Pilot, Vol. III, 1912, pages 122, 123.

No. 1640. Portuguese East Africa—Delagoa Bay. Lourenço Marques approach—Light established. Position. On edge of shoal, at a distance of 10½ cables, 59° (N. 79° E. Mag.), from Catenbe light. Lat. 25° 59' 26" S., long. 32° 35' 03" E., on chart No. 646. Abridged description. Lt. F. Red. Details: Character. A fixed red light. Remarks. No further details are given. Note. This light in line with Catenbe light, 2390' (S. 79° W. Mag.), leads through Polana channel. Variation. 20° W. (Notice No. 1640 of 1913, dated 25th October.)

Charts affected. No. 646, Lourenço Marques. No. 644, Delagoa bay. No. 2089, Tugela river to Delagoa bay. No. 648, Delagoa bay to River Zambezi. Publications. List of Lights, Part VI, 1913, No. 40, Africa Pilot, Part III, 1905, page 199, 200; Revised Supplement, 1911.

No. 1641. Portuguese East Africa—Delagoa Bay. Lourenço Marques approach—Alterations in buoyage. (1) Light-buoys established: (a) Position. North-westward of Serra shoal, in the position formerly occupied by the black can-buoy, which has been withdrawn. Lat. 25° 55' 59" S., long. 32° 43' 20" E., on chart No. 646. Description. A black cylindrical light-buoy, exhibiting a fixed red light. (b) Position. Southward of Chelina shoal, in the position formerly occupied by the red conical buoy, which has been withdrawn. Lat. 25° 56' 19" S., long. 32° 41' 34" E., on chart No. 646. Description. A red conical light-buoy, exhibiting a fixed green light. (2) Light-buoys withdrawn: Description. The 5 light-buoys marking the sides of Polana channel. Remarks. The light-buoy southward of Ponta Vermelha (Reuben point) remains in position. (Notice No. 1641 of 1913, dated 25th October.)

Charts affected. No. 646, Lourenço Marques. No. 644, Delagoa bay. Publication. Africa Pilot, Part III, 1905, pages 195, 196, 200; Revised Supplement, 1911.

ember. Tømmer Pensacola/Boulogne og Dunkerque 95/ (900 Std.), December, 130/ River Plate (1,300), 25. November—5. December. Timecharter store Baade Levering Østkysten U. S., Tilbagelevering Evropa 5/3 à 5/6 Død-vægl.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/9 à 12/ O. C. til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), prompt, 15/6 pr. 15. Januar—15. Februar. Salpeter fra Chili 25/3 U. K., Kontinentet eller U. S. pr. November—December, 25/6 December—Januar.

Østersøen. Petersborg uforandret for Korn. Kortprops til Østkyst Kulhavn 40/, Pulpwood Mk. 25 Rotterdam, 27/ Velzen. Riga/Rotterdam 11¼ d. Havrebasis, 1/ à 1/0¾ Antwerpen. For D. B. mindre Dellast Boards 22/6 Grangemouth, 30/ Manchester, Hfl. 11 Rotterdam, Fres. 30 Antwerpen, 32 Rouen, 38 Bordeaux. Fra Libau 11¼ d. Havrebasis Rotterdam, 1/ London eller Hull, 1/1½ Dunkerque, 1/3 à 1/4½ Rouen, 8/ Sleepers til London, 7/6 à 7/9 Østkyst Kulhavn. Windau Fres. 35 D. B. Rouen, 27/ Tyne, 28/ D. B. 1/3 Boards West Hartlepool, Hfl. 16—17 Kappbjælker til Dordrecht. Fra Stettin eller Danzig kan faas c. 6/ pr. Ton Sukker til London, 7/ Liverpool. Fra Botten blev betalt 28/ d. b. b. Söderhamn/London (600), 42/6 Sundsvall/Belfast (400), Fres. 42 D. B. Norrköping/Dieppe (280).

Kulfragterne. Fra Tynen N. Br. eller Blyth 5/7½ Hangø eller Helsingfors (3,000—4,000), 5/ Pillau (2,000), 5/6 Aalborg (1,600), 5/ Aarhus (2,600), 5/3 Bordeaux (3,000), 8/ Gibraltar (2,100), 8/ Algier (2,300), 8/6 Marseille (2,800), 8/6 à 8/9 Genua eller Savona (4,000—5,000), 9/6 Odessa (4,800), 9/3 Aleksandria (5,400), 9/7½ Port Said (2,600). Fra Humberen 5/6 Riga eller Reval (1,500—2,500), 5/4½ Aarhus (1,500), 6/ Bordeaux (2,900), 9/3 Odessa eller Nikolajeff (9,200), 9/ Aleksandria (4,800). Firth of Forth 5/7½ à 5/9 Riga, 6/ Kotka (1,000), 5/6 (1,800), 5/6 Libau (2,200), 5/9 Kolding (1,100), 5/6 Aalborg (1,400), 9/3 Genua, Savona eller Livorno (3,200), 15/6 River Plate (4,700). Fra Cardiff eller Newport 4/10½ Havre (1,500), Fres. 6¾ St. Nazaire (2,200), 7¼ La Falaise (1,100), 10¼ Marseille (5,000), 7/3 Lissabon (2,200), 8/3 à 8/6 Genua eller Savona, 8/9 Aleksandria, 8/6 Port Said, 9/6 Venedig, 11/3 Aden, 8/ Madeira, 15/ Rio Janeiro, 15/ à 15/6 River Plate pr. November—primo December.

Skrevet den 4. November 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet uforandret mat i denne Fart, og det er fremdeles vanskeligt at anbringe den fragtledige Tonnage. Sverig og Rusland har intet at byde paa udover ganske smaa Sejlere. Tyskland og Danmark har enkelte Kornlaster og Cementlaster. Østnorge har endnu nogle forskellige Laster, men til lave Rater, og Oplægning bliver Resultatet efter endte Rejser.

Returfragter Vest fra ligger ligeledes uforandret, og den fragtledige Tonnage for denne Vej anbringes til uforandrede Rater £ 8 à 9 pr. Keel Kul til Danmark, Tyskland og Østnorge. Foderstofflaster mangler, og af Claylaster er der kun faa, ligesom Befragterne i Almindelighed foretrækker Damp- og Motorskibe endog for smaa Laster.

Angaaende de mindre Skibe søger Nordtyskland endnu Tonnage for Korn, men særlig livligt er det ikke. Rostock er den Plads, der synes at have de fleste Ladninger og slutter stadig til 5 M. Greifswald har gennemført 5½ M., og Wismar noterer 5¼ M.; derimod placere Stralsund kun paa Stedet værende Skibe. Stettin er kendelig flovere og opnaar kun omkring 5 M; fra Colberg, Rügenwalde er det nærmest umuligt at opdrive et Tilbud. Danzig ligger ligeledes flov, og Königsberg noterer vedblivende kun 6 M. Sverig er for Vestsverigs Vedkommende lidt bedre; Lysekil noterer nu til Stettin

4½ M., Königsberg, Danzig 5 à 5¼ M., Libau 5½ à 6 M., ligesom Halmstad har sluttet nogle Skibe til Stettin, men kun til 3¼ M. Sundhavnene sluttede Kalkmel til Haderslev 3½ M., Bogense 16 Øre. Af Lervarer er der saa godt som intet passende; Carlshamn og nærliggende Pladser melder ingen væsentlige Forandringer; til Stettin noteres slet intet derfra. — Danmark er fra Provinserne mat; enkelte Byglaster samt Sukker til København er næsten all. København er ikke bedre; der sluttedes for Soyakager til Vejle og Assens 14 Øre, Randers 17 Øre samt Hvede til Trelleborg 13 Øre, Majs til Holbæk 13 Øre; væsentlig Bedring er der just ikke Udsigt til. Den første Hvededamper ventes først omkring den 12. ds., og hvorfra der endnu ikke er anmeldt videre til Omladning.

Fra Sø og Land.

De forenede Bryggerier har udsendt en lille Brochure, i hvilken de giver korte Beskrivelser af Bryggeriernes Maltpræparater, Central Hvidtøl og Skibsøl, og omtaler deres skattefri Ølsorter, Krone Lagerøl, Krone Pilsner og Krone Porter, som fælles i Farve, Aroma og Udsoende med de respektive bayerske Ølsorter, medens Ekstraktindholdet er større og Prisen billigere.

En Kæmpebro ved Rensburg. Den 30. September d. A. toges en ny Bro over Nordøstersø-Kanalen ved Rensburg, i Brug.

For at store Skibe kan passere Broen har man, i Følge »Dybbøl-Posten«, maattet bygge den 42 Meter over Vandfladen. Da Terrænet ved Rensburg er temmelig fladt, var det derfor nødvendigt at bygge vældige Dæmninger. En særlig Vanskelighed frembød den Omstændighed, at Rensburg Hovedbanegaard kun ligger 1 Kilometer fra Kanalen. For at naa den foreskrevne Højde og Stigning, maatte man ty til en usædvanlig Udvej: ved flere Aars møjsommeligt Arbejde blev der skabt en vældig »Sløjfe«, som 'Togene skulde passere, inden de naaede ud paa den egentlige Bro. Paa Sletten mod Syd og Øst rejser sig nu de store Dæmninger, som i Nærheden af Byen fortsættes i en 2,700 Meter lang Jernviadukt.

De Rejsende, der kommer Nord fra, gennemfarer først den 4,3 Kilometer lange »Sløjfe«, for derefter i en Højde af 27 Meter at naa ind i den nordlige Viadukt, inden Toget bruser hen over den egentlige Jernbanebro. Efter at have passeret, fortsætter Toget paa et 900 Meter langt Viaduktanlæg for saa ad 5 Kilometer lange Dæmninger i Retningerne af Neumünster eller Kiel igen at naa fladt Land. Hele Anlægget har i Følge »Kieler Zeitung« kostet 13½ Million Mark. Paa Grund af den store »Sløjfe« forlænges Strækningerne Rensburg—Neumünster og Rensburg—Kiel med 5 Kilometer.

I Forbindelse med Højbroen har man bygget en ved elektrisk Kraft drevne Hængefærge over Kanalen. Over Broen er der lagt et særligt Spor til militære Formaal. Den kan ogsaa passeres med Vogne, Kanoner og Heste.

Under det vanskelige Arbejde har seks Mennesker mistet Livet.

Havarier og Forlis.

Pregel, Dpsk. af København, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Antwerpen blevet paasejlet af norsk Damper »Star« ved Brunshüttel og faaet Skade paa Agterskibet. »Pregel« er ankommet til Bestemmelsesstedet.

Karla, Dpsk. af Esbjerg, er indkommet til Hamburg med Skrueskade og er gaaet i Dok for Reparation.

Sulan, Dpsk., der, som meddelt, strandede paa Horne Fjord, er af Bjergningsdamperen »Geir« bragt flot og ind til Eskerfjord.

Carmotte, Dpsk. af Haugesund, kom den 31. f. M. i tæt Taage paa Grund ved Snogebæk, men kom ved egen Hjælp atter flot i Løbet af en Times Tid.

Dinibola, Dpsk. af Flensborg, har paa Rejsen fra England til Reval været i Kollision med Damper »Rinneil« af Boness e. 45 Kvartmil Vest for Skagen. »Rinneil« sank, og Besætningen blev reddet om Bord i »Dinibola«, der har faaet Stævnen stærkt beskadiget, men fortsatte dog Rejsen og landsatte Besætningen i Helsingør.

Jutlandia, Dieselmotorskib, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, har i biseayiske Havbugt haft orkanagtigt Vejr og faaet

Brud paa Bagbord's Skrueaksel. Skibet har anløbet St. Nazaire for Reparation.

Wandsbeck, norsk Barkskib, kom den 31. f. M. paa Grund ved Lønstrup, men blev senere bragt flot af Bjergningsdamperen »Viking«. Skibet var i Ballast.

Arcturus, Dpsk. af Helsingfors, kom den 31. f. M. paa Grund ved Hirtshals, men kom, efter at have kastet en Del af Ladningen, atter flot. Skibet havde 118 Passagerer om Bord.

Nyfarf, Skonnert af Rauno, har paa Rejsen til Flensborg med en Ladning Træ kollideret med en ukendt Damper udfør Ølands sydlige Odde. Skonnerten fik saa stor Skade, at den løb fuld af Vand og saties paa Grund for ikke at synke. Besætningen, 8 Mand, er reddet.

Oiga, Dpsk. af Eshjerg, har paa Rejsen fra Kotka til Sevilla med en Ladning Træ været paa Grund ved Gotland. Skibet, der kom flot ved at kaste c. 50 Stander af Lasten, er ankommet hertil. Ved Dykkerundersøgelse her viste det sig, at Skibet var læk og maa derfor reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 30. Oktober blev hos A/S. Københavns Flydedok og Skibsværft en ny Damper sat i Vandet.

Skibet fik Navnet »W. Th. Malling« og bygges for Regning Det danske Kulkompagni.

Dampskibet C. F. Tietgen skal i Følge »Natt.«, naar D. F. D. S.'s ny Damper »Frederik VIII« sættes ind paa Amerikaruten, sælges, og vil antagelig blive købt af Russisk-Østasiatisk Kompagni.

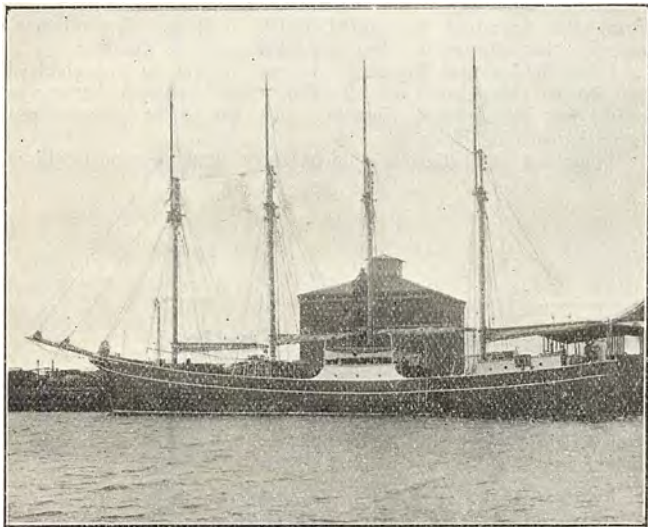


Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.
Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/s „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. København. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

De forenede Bryggeriers ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, pass. Sagres 3./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Porto-
vecchio 1./11. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 30./10. —
Anglo Dane, Pape, ank. hertil 3./11. — A. N. Hansen, Sø-
rensen, ank. Petersborg 24./10. — Antwerpen, Madsen, ank.
Petersborg 31./10. — Arkansas, Egense, ank. Sunderland 25./10.
— Arno, Fischer, afg. Antwerpen 29./10. — Aurora, Gomme-
sen, ank. Aarhus 4./11. — Beira, Mortensen, ank. Petersborg
1./11. — Bergenhuis, Meyer, ank. Trondhjem 3./11. — C. F.
Tietgen, Pedersen, ank. hertil 29./10. — Chr. Broberg,
Larsen, ank. Petersborg 31./10. — Christian IX, Holm, ank.
London 3./11. — Charkow, Søberg, ank. Antwerpen 30./10. —
California, Petersen, ank. Boston 25./10. — Christians-
sund, Andresen, ank. hertil 1./11. — Dagmar, Müller, pass.
Holtenua 4./11. — Dania, Jørgensen, ank. Leixoes 24./10. —
Douro, Sørensen, ank. Petersborg 26./10. — Ebro, Lunge, ank.
Libau 1./11. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 3./11. — Fica-
ria, Munch, ank. hertil 3./11. — Florida, Andersen, ank. her-
til 29./10. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 27./10. —
Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 1./11. — Høngest,
Jørgensen, ank. Riga 2./11. — Hjelm, Andersen, afg. Danzig
3./11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, pass. Holtenua 4./11. —
Jolantba, Kyllesbeck, ank. Havre 30./10. — Kasan, Mikkelsen,
ank. Libau 31./10. — Kentucky, Andresen, ank. hertil
29./10. — Kiev, Tønnesen, afg. Petersborg 1./11. — Loire,
Craignau, ank. hertil 29./10. — Louise, Svan, ank. Danzig 3./11.
— Louisiana, Jønsen, afg. Newcastle 29./10. — L. P. Holm-
blad, Svane, afg. herfra 31./10. — Minsk, Harder, ank. Peters-
borg 2./11. — Morsø, Nellemann, afg. Riga 1./11. — Nicolai
II, Petersen, ank. Petersborg 20./10. — Nordjylland, Bid-
strup, ank. hertil 29./10. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil
3./11. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 4./11. — Oskar
II, Hennel, ank. hertil 4./11. — Pennsylvania, Lissner,
afg. Filadelfia 1./11. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 4./11.
— Pregel, Iversen, pass. Holtenua 1./11. — Romny, Bøgvad,
ank. Petersborg 27./10. — Sæaa, Hansen, ank. Bordeaux 31./10.
— Saxo, Rasmussen, ank. hertil 3./11. — Seine, le Dizes, ank.
Havre 2./11. — Texas, Clauson Kaas, afg. Lissabon 29./10. —
Thyra, Dam, pass. Brunsbüttel 3./11. — Tiber, Bech, ank.
Genua 3./11. — Tomsø, Wiberg, ank. Antwerpen 30./10. —
Tula, Therkildsen, ank. Marseille 3./11. — Tyr, Thaniug, ank.
hertil 3./11. — United States, Göttsche, afg. New York 1./11.
— Virginia, Ørsted, pass. Dunnethead 26./10.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. West Hartlepool 1./11. —
Amalienborg pass. København 3./11. — Brattingsborg
afg. Hull 29./10. — Børglum ank. Dunkerque 2./11. — Dans-
borg pass. Brunsbüttel 28./10. — Elsborg ank. Petersborg
2./11. — Esrom pass. Gibraltar 30./10. — Flynderborg
pass. København 1./11. — Frederikshørg afg. Grangemouth
25./10. — Guldberg ank. Aarhus 2./11. — Gurra pass. Sagres
31./10. — Hammershus afg. Delagoa Bay 20./10. — Har-
rildsborg ank. Marseille 25./10. — Høndborg afg. Glasgow
31./10. — Jelling afg. Caimanera 24./10. — Jømsborg ank.
Barry 1./11. — Jungshoved pass. Quessant 2./11. — Jæ-
gersborg ank. København 1./11. — Kallundborg afg.
Bona 31./10. — Kalø ank. Carloforte 2./11. — Klampenborg
ank. Barrow 31./10. — Kronborg ank. Rio Janeiro 26./10. —
Lejre afg. Baltimore 2./11. — Marselisborg ank. Santa Fe
31./10. — Næsborg ank. Manchester 2./11. — Randelsborg
afg. Pernan 31./10. — Silkeborg ank. Garston 31./10. —
Skanderborg afg. West Hartlepool 23./10. — Skodshørg
ank. Riga 24./10. — Snigerborg afg. Philipville 1./11. —
Stegelhørg ank. København 2./11. — Stjerneborg afg.
Wasklot 31./10. — Søborg pass. Coreubion 2./11. — Taarn-
borg ank. Barreiro 1./11. — Ulshørg afg. Genua 31./10. —
Uranienborg afg. Liverpool 1./11. — Vordingborg afg.
London 1./11. — Ørkild ank. Genua 29./10.

Vesterhavet. Nordsøen, Gram, pass. l'Quessant 4./11. for
Sevilla. — Polly, Mathiasen, pass. Brunsbüttel 4./11. for Barcelo-
lona. — Nexos, Basse, pass. Kronstadt 3./11. for Petersborg. —
Nautik, Nielsen, ank. Portland 3./11. — Gerda, Iversen, afg.

Portland 3./11. til Malaga. — Laura, Thøgersen, ank. Gefle 3./11. — Bodil, Jensen, ank. Marseille 2./11. — Inger, Schiff, ank. Yxpila 2./11. — Johanne, Mikkelsen, afg. Trångsund 2./11. til Barcelona. — Stella, Larsen, afg. Trångsund 2./11. til Barcelona. — Fylla, Brinck, pass. Brunshüttel 2./11. for Almeria. — Cito, Jepsen, pass. Brunshüttel 4./11. for Cadix. — Ellen, Hansen, ank. Abo 1./11. — Karla, Nielsen, ank. Danzig 1./11. — Nancy, Pedersen, ank. Gefle 1./11. — Hebe, Gregersen, afg. Stettin 1./11. til Wiborg. — Marie, Nielsen, ank. Marseille 31./10. — Nora, Lauritsen, ank. Wasa 31./10. — Polly, Mathiasen, afg. Råfsö 30./10. til Barcelona. — Johanne, Mikkelsen, ank. Trångsund 31./10.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Stockholm 1./11. til Rouen. — Nelly, Clausen, pass. Ushant 1./11. for Huelva. — Fanny, Eriksen, ank. Grimsby 1./11. — Lilly, Bang, pass. Kjøbenhavn 30./10. for Tarragona. — Alexy, Sørensen, pass. Portland 2./11. for Tarragona. — Dagny, Clausen, afg. Hamburg 4./11. for Rockefort. — Mary, Duhn, pass. Brunshüttel 30./10. for Ribadesella.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Korsør 3./11. til Liban. — Johan Siem, Nielsen, ank. Hartlepool 31./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 3./10. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 23./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 31./10. til Terneuzen. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Methil 3./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Preston 31./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Petersborg 1./11. til Jacobstad. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 31./10. til Leghorn. — Helmer Mørch, Thorsøe, er ank. Terneuzen. — Newa, Dahl, afg. Cardiff 23./10. til Genna.

Det Østasiatiske Kompagni. Chumpon afg. Kjøbenhavn 4./11. udg. — Paganau afg. Antwerpen 1./11. udg. — Tranquebar afg. Kjøbenhavn 4./11. udg. — Siam afg. Antwerpen 30./10. udg. — Kina pass. Perim 30./10. udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3./11. udg. — Selandia ank. Bangkok 1./11. udg. — Cathay ank. Kobe 3./11. udg. — Samui ank. London 26./10. udg. — Arabien ank. Wladivostok 2./11. hjemg. — Bintang afg. Triest 29./10. hjemg. — Bandon afg. Singapore 1./11. hjemg. — Annam afg. Liverpool 4./11. hjemg. — Indien afg. Sabang 24./10. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 26./10. udg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Terneuzen 31./10. til Methil. — London, Bom, ank. Tyne 30./10. — Paris, Blom, ank. Aalborg 28./10. — Bryssel, Ovesen, ank. Liban 26./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 19./10. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Rouen 28./10. — Roma, v. Thuu, ank. Liban 27./10.

Skandia. Gulfaxe, Hemmingsen, ank. Rotterdam 28./10. — Skinfaxe, Faber, afg. Riga 29./10. til Rotterdam. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Wismar 28./10. til Ostende.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja afg. Harburg a. d. Elbe 1./11.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Petersborg 2./11. — Sara, Jensen, afg. Hull 1./11. — Helene, Sørensen, afg. Liban 30./10. — Ragnhild, Schultz, ank. Saganaas 4./11. — Valborg, Hansen, ank. Petersborg 29./10. — Sjælland, Svarrer, afg. Riga 31./10. — Estrid, Hansen, ank. Reval 3./11. — Agnete, Dan, ank. Rouen 3./11. — Gunhild, Hansen, afg. Kronstadt 27./10. — Hermia, Farup, afg. Hamburg 1./11. — Alice, Jørgensen, ank. Fowey 27./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Galveston 31./10. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Kallerø 4./11. — Svend, Schmidt, afg. Reval 1./11. — Urania, Clausen, ank. Boness 31./10.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Zebrügge 3./11. — Europa, Hansen, ank. Narva 26./10. — Frankrig, Friis, afg. Kuba 20./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Demarara 12./10.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, ank. Swansea 20./10. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Arzew 27./10. — Martha, Christensen, ank. Swansea 3./11. — Elna, Rathje, afg. Neder Calix 28./10. — Therese, Pedersen, afg. Lugenvik 4./11. — Harriet, Larsen, afg. Lovisa 4./11. — Dagny, Trerkildsen, afg. Rouen 4./11. — Simone, Møller, ank. Hudiksvall 1./11. — Jeanne, Olsen, ank. Gefle 1./11. — Vera, Risø, afg. Kronstadt 4./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Rouen 25./10. — Annine, Leith, afg. Swansea 1./11. — Kamua, Løffler, ank. Rouen 3./11. — Betty, Lagesen, afg. Dunston 24./10.

Thura. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Wismar 1./11. — Petrine Hansen, Lohmann, ank. Nykjøbing M. 2./11.

Nordssøn. Nordland, Andersen, ank. Riga 4./11. — Kron-

prins Frederik, Andresen, afg. Sevilla 1./11. — Holland, Poulsen, ank. Grimsby 1./11. — England, Bennetsen, afg. Frederikshavn 1./11.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Burntisland 2./11. — Thorvaldseu, Olsen, afg. Methil 4./11. — Nordpol, Nielsen, ank. Aarhus 4./11.

Orion. Erik, Nielsen, afg. Riga 28./10. — Flindt, Hansen, ligger i Riga.

Havet. Fyæn, Mathiesen, ank. Leith 29./10.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Rouen 29./10. — Anna Mærsk ank. Warrington 29./10. — Chassie Mærsk ank. Riga 27./10. — Eleonora Mærsk ank. Garston 1./11. — Hulda Mærsk afg. Burntisland 2./11. — Laura Mærsk ank. Las Palmas 28./10. — Lexa Mærsk ank. Valencia 24./10. — Peter Mærsk pass. Sundet 2./11. — Sally Mærsk ank. Livorno 26./10.

Era. Erindring, Nielsen, ank. La Rochelle 29./10. — Emanuel, Svane, ank. Honfleur 1./11. — Enigheden, Jensen, pass. Brixham 1./11.

Sejlskibe.

Rønne. Marie, Sejer, ank. Falmouth 28./10. — Veset, Kofoed, ank. Riga 27./10. — Kastor, Møller, ank. Stockholm 31./10.

Svendborg. Danmark, Husfeldt, ank. Kjøbenhavns Red 28./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Burntisland 28./10. — Ellen, Andersen, ank. Boston 29./10. — Marie, Hansen, ank. Boness 29./10. — Fulvia, Petersen, ank. Augustenborg 30./10. — Sophie, Hansen, ank. Paimpoole 30./10. — Zenitha, Jensen, ank. Benic. 31./10. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Drammen 31./10. — Emanuel, Jensen, ank. Malmø 30./10. — Ebenezer, Jensen, ank. Kotka 31./10. — Marie, Nielsen, ank. Benic 30./10. — Willemoes, Eriksen, ank. Faro 30./10. — Adolf, Jensen, ank. Horsens 31./10. — Triton, Jensen, ank. Nykjøbing 30./10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Kjertemünde 31./10. — Immanuel, Beutzen, ank. Strømfos 31./10. — I. Lotz, Hansen, ank. Tvedestrand 1./11. — Neptunus, Nielsen, ank. Kristiania 2./11. — Norden, Rubach, ank. Stettin 3./11. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Stettin 3./11. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Wismar 1./11. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Ørnskjöldsvik 1./11. — Zampa, Wulff, ank. Malmø 2./11. — Niels, Mouritzen, ank. Liban 3./11. — Olga, Rasmussen, ank. Fredriksstad 4./11.

Era. Hermod, Dreimann, er afg. Dysart til Svendborg. — Heimdal, Staugaard, ank. Riga 27./10. — Herkules, Bager, ank. Holtenu 27./10. — Svane, Christensen, ank. Bridgeness 27./10. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 26./10. — Abba, Hansen, ank. Rudkjøbing 27./10. — Argus, Jensen, ank. Sundsvall 27./10. — Skandia, Fabricius, ank. Gefle 27./10. — Anna, Petersen, ank. Råfsö 28./10. — Emanuel, Petersen, ank. Bysart 28./10. — Iuverurie, Friis, ank. Pillau 28./10. — Kirstine, Rasmussen, ank. Begekop 28./10. — Fuglen, Schmidt, ank. Hudiksvall 29./10. — Pampa, Svendsen, ank. Liban 28./10. — Kristine, Rasmussen, ank. Sølvborg 28./10. — Duen, Hay, ank. Skive 28./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Mullerup 28./10. — Valborg, Olsen, ank. Riga 29./10. — Norma, Jørgensen, ank. Boston 30./10. — Hebe, Clausen, er afg. Sunderland til Stubbekjøbing. — Eleonora, Friis, ank. Kjøbenhavn 28./10. — Mathilde, Hansen, ank. Kjøbenhavn 29./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Nakskov 29./10. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Halmstad 30./10. — Kristine, Espensen, ank. Kjøbenhavn 30./10. — Wilhelmine, Andersen, afg. Nykjøbing F. 29./10. — Hydra, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 29./10. p. R. t. Casablanca. — Danmark, Nielsen, ank. Horten 31./10. — Marie pass. Cap Wrath 28./10. vestg. — Christine, Petersen, ank. Göteborg 1./11. — Dronning Louise ank. Augustenborg 31./10. — Astræa, Svane, afg. Tanger 1./11. til Lagune. — Norden, Rasmussen, ank. Odense 31./10. — Alfa, Madsen, ank. Dakar 31./10. p. R. t. Barbados f. O. — Ruth, Folmer, afg. Kjøbenhavn 31./10. til Demimin. — Amalia, Andersen, ank. Kjøbenhavns Frihavn 30./10. — Marie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Saturn, Nielsen, er ank. Halmstad. — Amor, Hansen, er afg. Hudiksvall til Larache. — Jørgen Olsen er ank. Göteborg 2./11. — Gloria, Christensen, ank. Swine-münde 2./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 6. November 1913. — Rotterdams Havn. — Hvordan faar vi Søfolk? — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. — Garanteret ren og uden Tilsætning. — Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.
DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Skibsinventar til Salg.

Det fra den ved Stevns Ladebro strandede Skonert »Anna« af Riga, 223 Netto Reg. Tons, bjergede fuldstændige Inventar sælges underhaanden, helt eller delvis. — Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Herr Forvalter Koch, Stevns pr. Storehedinge, som kan afgøre Handel og paavise Godset. Oplysninger kan ogsaa erholdes hos

HOLM & WONSILD,
edsvorne Skibsmæglere,
Amaliegade 36, København.

ERIKSEN & SØNS SKIBSREPARATION OG BAADEBYGGERI
Nordre Kalkbrænderihavn
København Ø.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rømsse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i København.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKILD

Bedste Olieøj
Patent

Læder-Knaphuller.

Bruges af alle. Faæes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens
Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt- kakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

København's Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe
Forlang Katalog. — Send Opgave.

De private Assurandører lim.

i København

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/s

i København

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservelønd Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: Copenaure

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

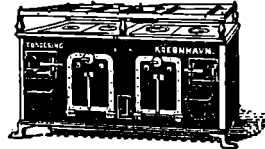
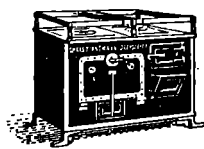
Tæringer og Revner i Kedler og Dæk reparereres.

Autogen Svejsning med fuld Garanti for ethvert Stykke Støbegods Dansk Autogen Svejsanstalt ved Th. Lang, Kalvebod Brygge 14 Telf. 5660, efter Kl. 6 Vester 5248 y. — Prima Referencer fra Søfartskreise. Ældste og eneste Specialist i Danmark. (Sølvmedaille København 1912.)

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI

HOLMBLADSGADE 27. TEF. 1630.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOOLOG. HAVE

i København

køber gerne for den brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Wald. Petersens
Kødudsalg,
Toldbodvej 44.

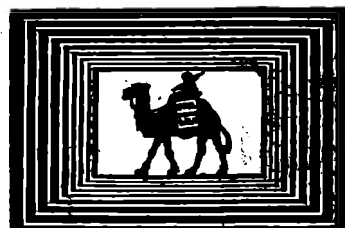
Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

C. Ring Andersen

Joh. P. Brandts Eftf.

SKIBSHANDEL
Svendborg.



Forlang altid
Otto Mønsted's
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014 **J. P. Nielson,** Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natlf. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telefon 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 72.

Svendborg. C. Ring-Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretsaagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

St Petersburg
Tlfgr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tlfgr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København og vice versa.

Telegr.-Adr.: Heckshers Kjøbenhavn. Tlf. 7898.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Seborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler. Seborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler og Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse: „Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“. Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasse: Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER 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.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædnings.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Sæen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

leverer til Sejl- og Dampskibe, i alt givet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. for Befarne, Begyndere og Kokke. 35 Kr. maanedlig. Nærmere ved

VILH. RASCH,

Forstander.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.

Forøget Fart uden større Hestekraft.

Nutidens stærkeste Konstruktion.

Ingen Vibration.

Mindre Idvande.

6 % større Lasteevne.

Roligere Aktionsævne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede

Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulfor-

brug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens Formindskelse. Magelligere Sæskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.

Yderligere Oplysninger til Disposition.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bulgarselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredue 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørages.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken.

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



Mejeriet Pasteur

Odense,
Danmark.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

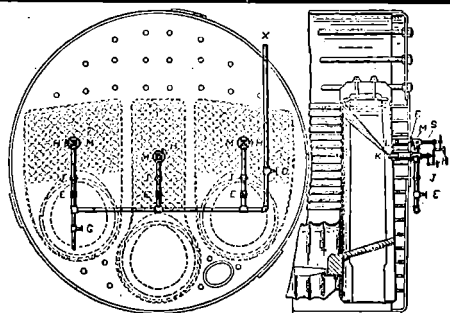
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. November 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Rogkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower fra Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nytttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

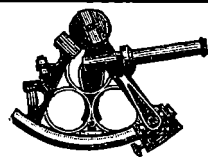
TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: »AMIANTE«.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.

**Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.**

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Cornelius Knudsen's



Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltybdemaaler.

Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins' & James White's Instrumenter.

15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedle, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedle.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

Vilhelm A. Bang,

Kontrahering af Dampskibe og Repræsentant for

A. Formann & Co.'s Konserves

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserves, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i København, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Remington,
eneste Skrivemaskine, der
adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagot bearbejdning
Reel og billig Betjening garanteres.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

i bedste Kvaliteter

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon

Central 297

" 1297

" 2197

KUGLELEJER D. W. F.

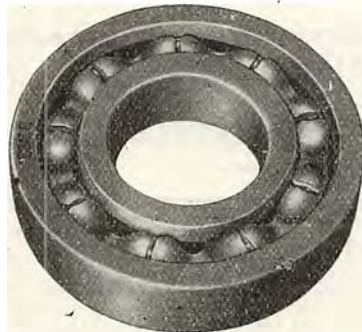
Største Lager.

Benyttes til:

Motorer, Pumper,
Automobiler
etc. etc.

og giver

største
Kraft-Besparelse
og
Drifts-Sikkerhed.



Leveres med:

Selv-Indstilling,
særlig egnede
for

Lejer til
Transmissioner.

Fineste
Præcisionsudførelse

Kugleleje D. W. F.



Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontorer og Lagere:

Kjøbenhavn: Vesterbrogade 9 B. Stockholm: Vasagatan 14. Christiania: Kirkegaden 20. Moskou: Mjassnitzkaja 32.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662



Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co.
Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: "Bjorch-Jensen".
Telefon 7262.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres
og udlejes. Nautiske Instru-
menter, Sextanter etc., nye og
brugte, til moderate Priser.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indteget reg. ton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, København.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSENGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blankenstejns Eftf.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Eksp.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

I Fællesrepræsentationens Møde Lørdag d. 8. d. M. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Zea i Grækenland. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Arendal. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Sct. Miguel paa Azorerne. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
4. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Semarang under Konsulalet i Batavia. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i St. John N. B. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
6. Skrivelse fra Samme angaaende Flytning af det danske Konsulat paa Celebes fra Menado til Macassar og Oprettelse af et Vicekonsulat i den førstnævnte By, samt Besættelse af Posterne henholdsvis som Konsul og Vicekonsul. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
7. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Signaler efter Mørkets Frembrud i Henhold til § 13, 3. Stykke i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
8. Skrivelse fra Samme angaaende en international Søfarts- og Søfartshygienestilling, der agtes aabnet i Genua i Marts 1914. — Skrivelsen toges til Efterretning.
9. Skrivelse fra Samme vedrørende et i de amerikanske forenede Staters Senat indbragt Forslag til Forandring i den amerikanske Konnossementslov (Harter Acten). — Skrivelsen toges til Efterretning.
10. Skrivelse fra Samme angaaende det norske Stortings Godkendelse af en mellem Norge og Nederlandene d. 20. Maj 1912 afsluttet Handels- og Skibsfartstraktat. — Skrivelsen toges til Efterretning.
11. Skrivelse fra Samme med engelsk Oversættelse af et af det russiske Handelsministeriums Søfartsafdeling udarbejdet Isbryder-Signalreglement. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
12. Skrivelse fra Samme angaaende Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om Understøttelse af Statskassen til Udgivelse af en Pjece betitlet: »Nogle Bemærkninger om Befragningsspørgsmaal«. — Sagens Behandling udsattes.
13. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende en ny engelsk Lodslov af 7. Marts 1913. — Skrivelsen toges til Efterretning.
14. Forhandling angaaende det af den skandinaviske Civillovskommission fremsatte Udkast til Lov om Aftaler og andre Retshandlinger paa Formuerettens Omraade. — Sagen henvistes til Forretningsudvalget.
15. Betænkning fra et af Repræsentationen nedsat Udvalg til Overvejelse af internationale Signaler til Angivelse af Undervandsbaades og Vragts Tilstedeværelse. — Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart vedtoges.
16. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om, at Hr. Direktør N. Høst med Hr. Kommandør H. Konow var udset til at deltage i de internationale Søretskonferencer i Brüssel i Stedet for Hr. Direktør Carl Will, der har bedt sig fritaget.
17. Skrivelse fra Samme om at Radiotelegrafstationen i Jugor Schar samt paa Waigatch og Mare-Sale nu er færdigbygget og taget i Virksomhed. — Skrivelsen toges til Efterretning.

18. Skrivelse fra Samme med Eksemplar af »Reichs-Gesetzblatt« Nr. 51 (Aargang 1913) indeholdende en Bekendtgørelse af 7. August d. A. angaaende Sundhedsforskrifter for Skibe, som besejler Kejser Wilhelm Kanalen. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 13. November 1913.

Fragtforholdene i 1912. Den endelige Opførelse af de Indberetninger, som danske Rederier i Henhold til Lov af 29. Marts 1904 aarlig skal afgive om Farten paa Udlandet med Skibe paa 20 Reg.-Tons (Brutto) og derover, giver følgende Resultat: I 1912 udgjorde den Bruttofragt, der indsejledes i almindelig Fart paa Udlandet, 99,500,000 Kr., og den Maanedsfragt, der blev betalt til danske Rederier for Skibe, udlejede i Tidsbefragting i udenlandsk Tjeneste, 5,520,000 Kr.; i 1911 var Beløbet for Bruttofragt 84,960,000 Kr. og for Maanedsfragt 3,440,000 Kr., i 1910 var de tilsvarende Beløb henholdsvis 77,980,000 Kr. og 2,180,000 Kr. og i 1909 72,014,000 og 1,552,000 Kr. Omsætter man for Sammenligningens Skyld Maanedsfragten til Bruttofragt, idet man efter en skønsmæssig Gennemsnitsberegning ansætter Forholdet mellem dem som 1 til 2 (i Virkeligheden varierer det betydeligt efter Ruler og Konjunkturer m. m.), bliver den beregnede Bruttofragt i Farten paa Udlandet i 1912, 1911, 1910 og 1909 henholdsvis godt 110, knap 92, 82 og 75 Mill. Kr. I de samme Aar har Tonnagen for Dampskibe og store Motorskibe i den danske Handelsflaade udgjort 421,900, 411,600, 412,100 og 406,400 Reg.-Tons, medens Sejlskibsflaaden, indbefattet smaa Motorskibe, er gaaet tilbage til 100,200 Reg.-Tons i 1912 fra 115,400 Reg.-Tons i 1909. — Der har allsaa i de senere Aar været nogen Forøgelse i Tonnagen, især naar der tages Hensyn til, at Dampskibe kan udføre langt mere Transportarbejde end Sejlskibe men Forøgelsen er meget lille i Sammenligning med Forøgelsen af den indsejlede Fragt. Det er den stærke Stigning i Efterspørgslen efter Skibstonnage, der har bragt Fragtraterne til at stige og givet de danske Rederier en stor Indtægtsforøgelse. Bedringen var tydelig allerede i 1911, men blev i 1912 langt mere fremtrædende, jfr. Tallene ovenfor; herom bærer jo ogsaa de til Dampskibsaktionærerne udbetalte Dividender Vidne.

Af Bruttofragten i 1912 blev 31,5 Mill. Kr. indsejlet i Farten mellem Danmark og Udlandet. I Farten fra Udland til Udland indsejledes den øvrige Del af Bruttofragten, ialt 68,0 Mill. Kr. Maanedsfragten — ialt 5½ Mill. — blev for langt den største Dels Vedkommende indtjent i Fart mellem Udland og Udland; men iøvrigt foreligger der ikke Oplysning om de af de tidsbefragtede Skibe besejlede Lande. — De 68,0 Mill. Kr. i Bruttofragt fordeles sig paa den i nedenstaaende Oversigt angivne Maade mellem de vigtigste Lande, set saavel fra den udgaende som fra den indgaende og den samlede Farts Synspunkt.

	Udgaende		Samlet
	Fart	Fart	
	pCt.	pCt.	pCt.
Rusland og Finland	28,5	10,1	19,3
Storbritannien og Irland	23,0	14,3	18,6
Holland, Belgien og Vest-Frankrig	6,4	24,2	15,3
Sydevropa, Nordafrika	12,0	16,6	14,3
Tyskland	5,0	10,8	8,0
Nord- og Mellemamerika	8,0	4,1	6,0
Sverige	7,0	4,9	5,9
Norge	3,3	5,2	4,3
Syd- og Østasien	2,8	2,9	2,8
Iøvrigt	4,0	6,9	5,5
	100,0	100,0	100,0

Rusland og England er de to Lande der skaffer mest Beskæftigelse til den danske Fragtfart; ved Rusland er den i udgaaende Fart (med Korn, Foderstoffer, Tømmer) opsejlede Fragt omtrent 3 Gange saa stor som den indgaaende Fragt; ogsaa ved England dominerer den udgaaende Fart, men i mindre fremtrædende Grad; over Halvdelen af den hele Bruttofragt hidrører fra Gods, indladet i russiske og britiske Havne. Derefter følger i den samlede Fart de vestevropæiske Havne, for hvilke Andelen i den udgaaende Fart kun er 6,4 pCt., men i den indgaaende 24,2 pCt., og Middelhavslandene med en noget større indgaaende end udgaaende Fart. Paa alle øvrige Lande falder 30,1 pCt. af den udgaaende og 34,8 pCt. af den indgaaende Fart.

(Statistiske Efterretninger.)

Lossetørn i Riga. I de sidste fire Uger har Forholdene for ankommende kul- og kokslastede Skibe i Riga været yderst vanskelig, skriver et Firma i Riga til Norg. Hand.- og Søft. Næsten hver Dag ankommer tre à fire Dampskibe, og der er ingen Lossepladser at faa. De forskellige Kajer er overfyldt af Kul, og Modtagerne gør inlet for at lette Situationen. Dampskibene ligger tre og tre udenfor hverandre, ventende paa Lossetørn. Overliggedage er det meget vanskeligt at opnaa paa Grund af de mange russiske Helligdage og Modtagerne gør alt muligt for at undgaa Betaling.

Under disse Omstændigheder maa det tilraades Rederne ikke at slutte flere Dampskibe hertil med Kul eller Koks for nærværende Tid, idet de kan risikere svære Tab.

En ny Ø i Atlanterhavet. Fra Halifax (N. S.) har et Reuter-Telegram fornylig bragt Meddelelse om, at Føreren af en amerikansk Skonnert, »Lizzie Griffin«, rapporterer en ny Ø i Atlanterhavet 16 Sømil ØNØ. for Fyrstationen paa Sable Island. Den er af betydelig Størrelse og hæver sig mindst 10 Fod over Vandet.

Efter at Sagen er blevet indberettet til det amerikanske Marine-Departement har dette pr. traadløs Telegraf anmodet sin Overopsynsmand paa Sable Island om en Indberetning om Oplagelsen. Denne har imidlertid svaret, at den ny Ø ikke var synlig fra det østre Fyr og at Vejret foreløbig var for slet til at foretage en Under søgelse pr. Baad.

(Shipp. Gaz.)

Kjøbenhavns Havnebestyrelse. I Følge Lov af 29. April i Aar paahviler det Borgerrepræsentationen at vælge 2 Medlemmer til den Havnebestyrelse, der træder i det tidligere Havneraads Sted. I Mødet den 10. ds. for lukkede Døre valgtes hertil Ingeniør J. Rump og Konsul, Grosserer Erik S. Henrius. Valgperioden er 6 Aar.

Masnedøbroen. Efter hvad »Polit.« erfarer, vil Spørgsmaalet om Masnedøbroen ikke komme til Behandling i Rigsdagen i denne Samling.

Ministeriet for Handel og Søfart meddeler: Af en af Konsulatet i Rotterdam indsendt Beretning fremgaar, at Mandagen den 17. November d. A. paa Grund af Jubilæumsfestligheder vil blive fejret som Helligdag i kommercielle Kredse, samt at den udenrigske Skibstrafik ogsaa sandsynligvis vil blive berørt heraf.

Jordefærd. Søndag den 9. ds. jordedes paa Fanø fhv. Skibsfører Peder Math. Jensen, der blev 74 Aar gl. Afdøde, der var en af dem, som havde taget baade dansk og tysk Navigationseksamen, har sejlet i

mange Aar med Briggen »Cito« paa Brasilien. Allerede i Halvfemserne maatte han »lægge op«, da hans Helbred var svækket. Et stort Følge ledsagede Afdøde til Graven paa Rindby Kirkegaard.

Rechnitzer, Thomsen & Co. meddeler som seneste Befragtning:

Norsk Bark »Sivah«, 1,650 Tons Cement Aalborg—Santos 18/, Afskilming November.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra Navigationslærer Th. P. Funder har vi modtaget følgende:

Med Interesse har jeg læst den i *Dansk Søfartstidende* Nr. 32 d. A. af Hr. Skoleforstander Vilh. Rasch skrevne Artikel: »Hvordan faar vi Søfolk?« I Artiklen stiller Hr. Rasch bl. a. Spørgsmaal om, hvad der kan gøres for at fremme den nødvendige Tilgang til Sømandsstanden, men samtidig kommer han med Oplysninger, som viser, at Tilgangen til Sømandsstanden ingenlunde er særlig ringe. Hvor bliver alle disse Søfolk imidlertid af, savner man dem i vor hjemlige Skibsfart? Hvis det sidste er Tilfældet bør — forekommer det mig — Spørgsmaalet formuleres saaledes: »Hvad kan der gøres for at bevare danske Søfolk for dansk Skibsfart?« Som i Artiklen oplyst, skal der alene i norske Skibe sejle c. 2,500 danske Søfolk, og som det vil være almindeligt bekendt, er Antallet af danske Søfolk i engelske og tyske Skibe ogsaa betydeligt. Naar der alligevel findes Overflod paa Ansøgninger om at komme med »Georg Stage« eller med »Viking«, synes det indlysende, at Tilgangen til Sømandsstanden er rigelig, og at der nu som forhen er Sømandslyst hos danske Drengene.

Naar danske Søfolk i saa høj Grad som Tilfældet er foretrækker at sejle med udenlandske Skibe fremfor at sejle med deres eget Lands Skibe, er den Mulighed jo nærliggende, at dansk Skibsfart kommer til at lide herunder. Nu er det sikkert ingen Skade til, at vore unge Søfolk i nogle Aar kommer ud blandt Fremmede, og dér lærer andre Skikke og Sædvaner at kende, end de som er gængse hjemme i Danmark. Adskillige af disse Søfolk har jo senere været med til at bringe dansk Skibsfart mægtigt fremad. Man behøver blot at nævne Navne som Andersens og Richelieu, og gaar man Rækken af vore mest anerkendte Skibsførere igennem, skal det nok vise sig, at langt den største Del har tilbragt adskillige Aar i udenlandske Skibe; men der er selvfølgelig noget galt ved, at dansk Skibsfart skal savne den nødvendige Tilgang, medens Danmark samtidig forsyner fremmede Nationer med Søfolk i saa stor Mængde, som Tilfældet er.

Det er vistnok næppe saa meget Befalingsmænd, som brugeligt Mandskab — Letmatroser og Matroser — det skorter paa, og jeg skønner ikke rettere, end at Grunden til denne Besynderlighed maa søges i den triste Kendsgerning, at dansk Skibsfart for Tiden har saa lidt at byde vore unge, fremadstræbende Søfolk.

Dette maa ikke forstaas saaledes, at jeg anser Vilkaarene, som bydes unge Søfolk om Bord i danske Skibe, for ringere end i tilsvarende udenlandske, men hvad er det for Skibe og Parter vore unge Søfolk er henvist til, om de skal komme dansk Skibsfart til Gode.

Der er vore Dampskibe, hvis Besætninger for en stor Del bestaar af Søtransportarbejdere, som kan være gode nok paa deres Plads, men det er dog næppe blandt disse, vore fremtidige Befalingsmænd i Handelsmarinen skal hentes. Med Hensyn til Sejlskibene, da er dansk Sejlskibsfart — bortset fra Grønlandsfarerne og enkelte andre

Undtagelser — indskrænket til Sejlads med Smaaskibe paa Nord- og Østersøen. Der er ingen Tvivl om, at denne Fart opdrager brugbare Søfolk; man vænnes til Nøjsomhed og lærer at bruge sine Kræfter baade til Søs ved Sejlmånøvrer o. a. l. og ved Land ved Udlosning og Indlastning. Ikke for intet bemærker hamburgske Skippere om danske Søfolk, som har sejlet i Nord- og Østersøfarten: »Dat sind goede Leute, die sind Kummer gewohnt«.

Medens Gennemsnitsstørrelsen af danske Sejlskibe i 1870 var 62 Reg.-Tons var den i 1908 kun 36, og samtidig med Skibenes Størrelse er ogsaa den danske oversøiske Sejlskibsfart gaaet tilbage, særlig i de sidste 20—30 Aar. Saa sent som i 1890 kunde man paa en saa afsides Plads som Papete paa Selskabsøerne træffe ikke mindre end fire danske Sejlskibe samtidig, og paa Samoa-Øerne, Molukkerne, Vestkysten af Sydamerika, i Centralamerika o. s. v. kunde man i de fleste større Havne jævnlig træffe danske Sejlskibe. De Tider er nu forbi, og kun sjældent ser man Dannebrog udfolde sig, naar Sejlskibene rundt om paa oversøiske Pladser viser Flaget.

Vor Dampskibsflaades forholdsvis store Fremgang er bekostet med Tabet af saa at sige alle vore større Sejlskibe i oversøisk Fart; men saalænge der hos de omboende Nationer findes Sejlskibe paa Langfart, er det ikke at undres over, at vore unge Søfolk foretrækker at sejle med disse fremfor at døje ondt i vore Smaaskibe i vort barske Klima og for en forholdsvis ringe Hyre. Det drømmer dog de fleste raske Drengene, der gaar til Søs om, at komme langt bort til fremmede Verdensdele paa store Sejlskibe, og ogsaa Mænd, som betyder noget i vort Samfund, anser Sejlads med store Sejlskibe paa Langfart, som en god Skole for den vordende Befalingsmand. Kunde der oparbejdes nogen oversøisk Sejlskibsfart hjemme, saa fandtes der vel Udveje til at beholde mange flere af vore Søfolk end nu. Og hvorfor kan der egentlig ikke det? Sejlskibenes Saga synes ikke helt at være ude, og mulig kan Sejlskibe med Motor faa stor Betydning i Fremtiden. I Norge synes Sejlskibsfarten at kunne svare sig, hvorfor skulde den ikke lige saa godt kunde gøre det hos os?

Der ligger her i Callao to norske Skibe, som jeg har besøgt, og hvis Kaptajner velvilligst har tilstillet mig nedenstaaende Oplysninger. Det ene er Fuldskibet »Asgæird« paa 1,447 Netto Reg.-Tons. Det købtes i 1907 fra England for 5,205 £, og det har i de sidste 9 Maaneder fra 15. Januar 1913 indsejlet i Fragt 6,500 £. Det andet er Barken »Trio« paa 1,670 Netto Reg.-Tons. Det købtes i 1909 fra Tyskland for 52.000 Reichsmark og har indtil Dato indbragt sine Redere i ren Fortjeneste 93 pCt. af Købesummen.

Hr. Raschs Forslag om at oprette endnu et Skoleskib, foruden dem vi allerede har, er næppe heldigt. Den Opgave, som er tiltænkt et saadant Skib, læres allerede nu tilfredsstillende af »Georg Stage«, som kan tage 80 Elever om Bord og ikke sejler i Fragtfart. Det sidste tror jeg bør tillægges overordentlig Betydning for Elevernes Uddannelse. Skal Skibet, som Hr. Rasch foreslaar, sejle i almindelig Fragtfart, og skal Driften kunne bære sig nogenlunde, maa Skibet have en ordentlig Besætning, og hvor megen Sømandsuddannelse tror man saa at kunne give Drengene, der kom til at sejle nogle Sommermaaneder med et saadant Skib. —

Naar Hr. Rasch udtaler: »Nogen Støtte fra offentlig Side vilde der vel ogsaa blive«, tyder dette heller ikke paa nogen sikker Overbevisning om, at Skibet vil kunne betale sig. Vi er kun et lille Samfund, og fremfor at sprede vore Kræfter, burde vi samle dem og yde de allerede eksisterende Skoleskibe al mulig Støtte, de har dog hver især sin Opgave at løse. Med Hensyn til »Viking«, bør man ikke underkende Betydningen af, at med »Viking« vises Danne-

broge fra et stort og smukt Skib ude omkring i Verden og paa Pladser, hvor de danske Farver kun alltfør sjældent ses, mens de os omboende Nationers Flag er velkendt.

Derimod kan jeg fuldt ud slutte mig til Hr. Rasch, naar han omtaler Betydningen af ordnede Lærlingeforhold for unge Søfolk, og mulig var det bedst, om der oprettedes Kontrakter med danske Sejlskibsrederier i Lighed med dem, det norske Sejlskibsfirma Strøj & Co. har indført. De paagældende Rederier skulde selvfølgelig indenfor visse Grænser paatage sig Ansvar for, at Drengene om Bord oplærtes i Sømandsskab, og at de i fremmede Havne ikke søgte daarligt Selskab. Med Hensyn til det sidste, vilde man i de forskellige Sømandsmissioner rundt om i fremmede Havne kunde gøre Regning paa god Støtte; jeg har i saa Henseende gjort gode Erfaringer med »Viking«.

Drengene, som ikke kan komme med »Georg Stage« eller med »Viking«, vilde sikkert, forinden de gik til Søs, være bedst tjent med at opholde sig 1 à 2 Maaneder paa en Sømandsskole, hvor de kunde gøres bekendt med et og andet Søfarten vedrørende, lære at vadske og reparere deres Tøj, at ro en Baad o. a. l., de vilde da straks kunne være til nogen Nytte om Bord. Skolen skulde staa i Rapport til de forskellige Rederier, der vilde antage sig saadanne Drengene. Af Betydning vilde det ogsaa være, om der f. Eks. ved vore Navigationsskoler oprettedes Kursus, hvor Drengene, naar de under Lærlingetiden kom til at opholde sig nogen Tid i Land, skulde modtage nogen teoretisk Undervisning og anden Vejledning.

Callao, den 12. Oktober 1913.

Th. P. Funder.

Fra en Dampskibsfører har vi om samme Emne modtaget følgende:

Hver Gang, man i den senere Tid faar et Søfartsblad i Hænde, finder man en Artikel med Overskriften: »Hvordan faar vi Søfolk«, og Maaden paa at faa Standen rekrutteret diskuteres; de fleste Artikler tager imidlertid Sigle paa, at uddanne vordende Befalingsmænd. Uden at have nogen Statistik at støtte min Udtalelse paa, saa tror jeg dog med Sikkerhed at kunne sige, at det ikke er saadanne, der savnes, tværtimod er der Rederier, hvor de unge Navigatorer maa sejle som Matroser, indtil der bliver Vacance som Styrmand. Jeg tror derimod, at den Tid ikke er fjærn, hvor det vil blive yderst vanskeligt at komplettere den menige Del af Besætningerne, navnlig om Foraaret, hvor de oplagte Skibe gaar i Fart, og hvor en Del af de unge Mennesker indkaldes til Militærtjeneste, men dette Savn føles vist ikke alene her hjemme, men efter Søfartsblade at dømme ogsaa i andre Lande. Sølivet er ikke bleven haardere at leve nu end tidligere, tværtimod, men ser man nøjere til, saa er det mest yngre Mennesker, der sejler »foran Masten«; de maa altsaa falde fra igen og søge andre Stillinger, naar Lejlighed gives, og man ser jo da ogsaa virkelig en Del af vore tidligere Søfolk rundt omkring paa Arbejdspladserne i Land, det være sig som Havnearbejdere, paa Skibsværfterne og andet Steds. Naar de foretrækker disse Stillinger, maa Grunden vel være den, at de synes disse Pladser er bedre end Sømandsstillingen. Jeg antager derfor, at den sikreste Maade, hvorpaa man igen kan faa Folk til at gaa til Søs, vil være at give de Søfarende bedre Betingelser at leve under. Uddannelsen vil vel nok i de fleste Tilfælde kunne opnaas uden Skoleskibe, der stilles jo nu til Dags ikke de samme Betingelser for Kompetence som tidligere, saa det bliver jo ikke de gamle Sejlskibssøfolk man faar, men der kan maaske nok faas brugbare Folk uden denne Uddannelse, og saalænge vor Flaade af mindre Sejlskibe eksisterer, vil der stadig uddannes unge Mennesker i disse, der vil kunne danne Kernen i Besætningerne.

H. T.

Nyt Kulcerteparti.

Fra Mæglerfirmaet G. Berg & Co. i Cardiff har vi modtaget et Eksemplar af det nedenfor gengivne Certeparti, til hvilket Firmaet knytter følgende Bemærkninger:

Da der her fra 1ste Januar 1914 vil træde en ny Certepartiform, Code Navn: »Welcon«, i Kraft for Kullaster fra Bristol Channel til Havne mellem Elben og Brest og United Kingdom, tillader vi os at vedlægge et Eksemplar af samme, som uden Tvivl vil være af stor Interesse for de danske Rederier.

I Sammenligning med de nu brugte Certepartier for disse Retninger kan man lykønske Chamber of Shipping med det her opnaaede Resultat, idet Rederne i det store og hele vinder en ikke saa ringe Fordel ved Indførelsen af denne Form.

I § 1 finder vi desværre en »drawback«, idet Teksten lyder saaledes: »there to load at a usual safe berth or berths«, og skulde Befragterne finde det nødvendigt at benytte flere »berths« for at laste Skibet, saa vil jo dette betyde ekstra Udgift for Rederiet.

Ved Gennemgaaelsen af § 2 bemærker man, at Udgifter, som før blev baaret af Skibet, gaar over paa Befragterne.

Glædeligt er det, at man i § 3 har faaet ind »wether in berth or not« med Hensyn til Lastetidens Begyndelse. Yderligere kan en Baad ikke holdes paa »demurrage«

i Følge § 4, længere end 10 Dage, uden at Raten stiger med 50 pCt.

Dertil vil man af § 5 kunne glæde sig ved, at »fit-tage« Klausulen er fuldstændig udeladt, hvorved Skibet bliver helt og holdent frit i Valget af Bunkerleverancen. Strejke-Klausulerne § 7 og 8 er nu saa gunstigt affattet, som det vel er muligt at tænke sig.

§ 9 byder paa en »Arbitrations«-Klausul, der tager Sigte paa Differencer, der maatte opstaa paa Last-pladsen.

Af »Destinations«-Klausulen § 14 vil man se, at det er nødvendigt at fastholde »always afloat«, i Fald man ikke vil risikere at faa Skibet »aground«, og man har ligeledes faaet sløjft 1½ pCt. Reduktion i Lastekvantumet, naar Fragten erlægges paa Basis af »Bill of Lading quantity«.

For Begyndelse af Losningstiden er det i § 16 ogsaa lykkedes at faa ind »wether in berth or not« og »Demurrage« gælder for Losning det samme som for Lastning.

A propos, i § 15 finder man: »and the remainder on unloading and right delivery of cargo in cash at Port of Discharge and at current rate of exchange if at Continental ports« — altsaa uden 2 pCt. Diskonto.

I Henhold til § 18 har Skibet nu kun at yde »wincher« og tilstrækkelig Damp.

Den Forandring, som følger af § 24, at Skibet skal klareres af Rederiet eller dets Agenter, maa ogsaa hilses med en vis Tilfredsstillelse.

Agreed 22/5/13.

CHAMBER OF SHIPPING COASTING COAL CHARTER-PARTY, 1913.

Code Name: "WELCON".

From the BRISTOL CHANNEL TO PORTS BETWEEN THE ELBE AND BREST AND IN THE UNITED KINGDOM.

	.....19	Owners
Approximate size of holds.	It is this day mutually agreed between	
No. 1 _____	of the good Screw Steamer	of _____ tons net register
2 _____	exclusive of bunker, or thereabouts, now	_____ tons deadweight,
3 _____	and expected ready to load on or about	
4 _____	and	Charterers of
Loading Port.	1. THAT the said Steamer being tight, staunch and strong and in every way fitted for the Voyage, shall with all convenient speed proceed to _____ as ordered before leaving Discharging Port or before arrival in Roadstead and there load at a usual safe berth or berths as customary a full and complete Cargo of	increased 50 per cent. Any time lost through strikes, lock-outs, or stoppages of pitmen or workmen, civil commotions, frosts, fogs, floods, storms or accidents, which prevent or delay the working, railway transit or loading of the said Cargo, not to count unless the Steamer is already on demurrage. Demurrage not to accrue during any time the steamer is withdrawn from Charterer's disposal for loading.
Cargo.	Coal, not exceeding _____ tons nor less than _____ tons, from such colliery or collieries as Charterers may direct, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her Tackle, Apparel, Provisions and Furniture; and being so loaded shall there-with proceed with all possible dispatch to	5. The Steamer shall be loaded and discharged in _____ run-for _____ hours. The time used in loading, or left for discharging to be and endorsed on the Bills of Lading, all other terms, conditions and ex-ceptions of Clauses 3, 4, 16 to apply, despatch at _____ per hour in use (Sundays and Holidays excepted), and demurrage at _____ per _____ running hour not exceeding 10 days in all, and if longer detained, be the rate thereafter to be increased 50 %.
Charges.	2. Charterers to pay all Harbour Tolls, Wharfage, or other Dues and Duties on the Cargo at Port of Loading, also to bear cost of separation, levelling and extra trimming (if any), should the Cargo be composed of different parcels. Receivers to pay all Dues and Duties on the Cargo at Port of Discharge. Cargo to be trimmed by men appointed by the Charterers. Owners to pay trimming as per tariff of the Port of loading, port dues, pilotage, towage, and other charges appertaining to the Steamer.	6. Time occupied in shifting and in shipping bunkers not to count as part of the time allowed for loading.
Loading Hours.	3. The Steamer shall be loaded in _____ running hours, Sundays, Colliery or Local Holidays, Strikes of Pitmen or Workmen, Frosts, Fogs, Floods, Storms, and any accidents preventing the working or loading of the said Cargo excepted, commencing unless used from the time Steamer is ready in every respect to load her entire Cargo in Dock as ordered, whether in berth or not. Written notice of readiness to be given by the Captain or Agents to Charterers or their Agents between the business hours of 9 a. m. and 5 p. m. or 1 p. m. on Saturdays. Unless used, time not to commence to count between the hours of 5 p. m. and 9 a. m., nor after 1 p. m. on Saturday; unless used, time from 1 p. m. Saturday or the day previous to any holiday to 7 a. m. Monday or the day after such holiday not to count.	7. If a strike, lock-out or stoppage of pitmen or workmen, not including workmen employed by Owners, prevents the shipping of the cargo then, provided no cargo has been shipped, the Charterers or Owners may, after 48 hours or at any later time during the continuance of the prevention, give notice that the Charter will stand cancelled 24 hours from the receipt of such notice should the prevention so long continue. If the Owners should give this notice the Charterers within the said period of 24 hours, may declare that they will keep the steamer and count time from the expiry of such notice notwithstanding the said prevention, in which case the cancelment will not operate. If the Charterers declare as aforesaid then, 48 hours after such declaration or at any later time during the continuance of the prevention, they shall have a further option to finally cancel this Charter on giving 24 hours' notice to the Shipowners, but in such case the shall pay demurrage for the period from the time of making the original declaration up to the expiry of the 24 hours or such earlier time as Owner removes steamer. The right to cancel under this clause shall apply whether the steamer is already on demurrage or not. In all cancelments all demurrage shall be paid or deposit made of the sum in dispute before expiry of notice of
Loading Demurrage.	4. If the Steamer be not loaded in the time allowed she is to lie not exceeding 10 days, on demurrage at the rate of _____ per running hour, and if longer detained, the rate thereafter to be	

cancellation, otherwise steamer to be on demurrage till payment and/or deposit of demurrage up to date.

Should any cargo have been shipped, Owners may after 48 hours or at any later time during the continuance of the prevention, give 24 hours' notice to the Charterers that the steamer will proceed with the part cargo on board and deliver same at destination on Charter-conditions (freight pro rata if a lump sum Charter), or that they will purchase the same at the f.o.b. market price of the day on which the notice is given, unless (in either case) Charterers declare that they will count time from the receipt of such notice notwithstanding the said prevention. If the steamer is on demurrage and part cargo on board when the prevention commences and Owners do not declare their intention to proceed with or purchase the part cargo as above, then the Charterers are to be relieved to the extent of half the demurrage from the commencement of the prevention until work resumed. Reserving further in each of the foregoing cases the Charterers' right to order the steamer to proceed on paying dead freight and demurrage (if any) on signing Bills of Lading and if Owners decide not to proceed with part Cargo it is further agreed that in the event of Steamer not having more than 50% of her Cargo on board, the Charterers have the option of discharging such part Cargo they paying all expenses and demurrage from such declaration until the discharge is completed—in addition to any demurrage previously incurred also all trimming and shipping charges on Cargo. Notices and declarations to be by telegram or writing and to count from receipt in business hours. From 1 p. m. Saturdays to 9 a. m. Mondays and legal holidays not to be included in the 24 hours notice.

8. If a strike, lock-out or other event occurs at the Port of Discharge which would prevent the delivery of the Cargo, the Owners have the right to suspend the voyage should such strike, etc., still exist when Steamer is ready at or off the loading port outside the radius of port dues and of making an intermediate coasting voyage or voyages until the preventive cause has ended. Should Owners elect to suspend the voyage they shall give to the Charterers not less than 5 days' written notice of the date on which they expect the Steamer to be available at the loading port to perform the voyage under this Charter. The Charterers shall within 36 hours of receipt of this notice declare whether they desire to cancel the charter or whether the Steamer is to be brought to the loading port and fulfil charter. Saturday, 1 p. m. to Monday, 9 a. m., shall be excluded from the said period of 36 hours.

9. Any dispute arising under the provisions of this Charter applying to the loading port (including Clause 8) shall be referred to a Committee, consisting of one Shipowner, to be nominated by the Cardiff Shipowners' Association and one Colliery Owner, to be nominated by the Monmouthshire and South Wales Coal Owners' Association, and should they be unable to agree the decision of an Umpire selected by them shall be final.

10. Time for loading, unless used, not to count before 9 a. m. on the and Charterers to have the option of cancelling this Charter if any wilful misrepresentation be made respecting the Steamer or her position, or if she is not ready from any cause on or before at 9 a. m. A telegram to be sent to the Owners or their Agents, on Steamer leaving her last port, or indicating her expected time of leaving, and to be shown or communicated to Charterers or their Agents on receipt, or in default 24 hours more to be allowed for loading but no despatch money to be charged on those 24 hours. If bound to a Bristol Channel port to discharge 24 hours' notice in writing to be given of when Steamer is expected to be clear of inward Cargo.

11. The Bills of Lading shall be in the form endorsed on the Chamber of Shipping Coasting Coal Charter, 1913, and the weights shown thereon shall be Dock or Railway Company's weights. Such Bills of Lading to be signed by the Master. Agents or Owners of the Steamer at the Office of Charterers or their Agents, within twenty-four hours after the Steamer is loaded. The Master may be required to sign separate Bills of Lading for coals in different holds, or for parcels properly separated by Charterers, Owners not being answerable for separate delivery, nor for cost of Coal short delivered (if any) provided all Cargo taken on board is delivered, and if required an affidavit to be given by the Master or one of the officers.

12. Charterers to have permission to recharter or sub-let at any rate of freight, without prejudice to this Charter. If such freight be lower the difference to be paid in cash on signing Bills of Lading. If higher the difference to be refunded to Charterers by Owners on payment of the freight.

13. Charterers Charges, etc., to be paid on signing Bills of Lading, otherwise they may be deducted at Port of Destination subject to 2½ per cent. to cover interest and insurance.

14. On being loaded, Steamer shall forthwith proceed to and deliver her Cargo alongside any Vessel or Vessels, Floating Depot or Lighters, Wharf, or any usual discharging place, as ordered, where she can safely lie [always afloat] on being paid Freight at and after the rate of

British sterling per ton of 20cwt. taken on board, but if Consignee intends paying Freight on delivered weight he is bound to declare in writing his intention of weighing out the Cargo before breaking bulk. At Continental Ports the ton delivered to be reckoned at 1015 kilos.

15. Freight to be paid one-third if required on signing Bills of Lading less 2½% for Interest and Insurance and the remainder on unloading and right delivery of Cargo in cash at Port of Discharge and at current rate of Exchange if at Continental Ports, but the Receivers to pay Freight on account during delivery as required by the Captain or Owners.

16. The Cargo shall be discharged in at the rate of

running hours tons per running hours provided Steamer can deliver at this rate (Sundays and holidays excepted) commencing when Steamer has arrived and the Captain or his Agents have given written notice of arrival to Receivers or their Agents, and reported at Customs or permit obtained to commence discharge, and is ready to deliver whether in berth or not, notwithstanding any custom or laws of the port to contrary, but not to commence between 6 p. m. and 6 a. m.

But if prevented from entering port, harbour or docks, or from arriving at or off discharging place, by reason of congestion of shipping or shore traffic (not due to existing strikes, lock-outs, civil commotions, frosts, floods, storms or accidents), the Steamer to be regarded as if ready in berth and time to count from first high water on or after arrival at or off the port, or so near thereunto as she may be permitted to approach, but the actual time occupied, from receiving orders until arrival at the actual place of discharge not to count for lay time, but if such high water be between 6 p. m. and 6 a. m. time to commence at 6 a. m.

Should any Cargo be discharged during any of the excepted periods the time actually used is to count and the Receivers are to pay extra expence (if any) incurred, unless otherwise mutually arranged.

If the Steamer be not discharged in the time allowed she is to lie not exceeding 10 running days on demurrage at the rate of per running hour, and if longer detained the rate thereafter to be increased 50%. Any time lost through existing strikes, lock-outs, civil commotions, frosts, floods, storms or accidents beyond the control of the Receivers, preventing or delaying the discharging, not to count unless the Steamer is already on demurrage.

17. If the Receivers should elect to weigh the Cargo at the Port of Destination, the weighing shall be done by an official weigher, the Consignee paying all expenses, but the Owner or Agent may provide a Check Clerk at the Steamer's expense.

18. Receivers to discharge the Cargo, Steamer paying per ton of 20 cwt. or of 1015 kilos, Receivers providing Winchmen, Crane-men, all necessary labour, and gear, Steamer providing only winches and sufficient steam if required.

19. Steamer to be free of address Commission.

20. The Act of God, the King's Enemies, Restraints of Princes and Rulers, and Perils of the Seas excepted. Also Fire, Barratry of the Master and Crew, Pirates, Collisions, Strandings and Accidents of Navigation, or latent defects in, or accidents to Hull and/or Machinery, and/or Boilers, always excepted, even when occasioned by the negligence, default, or error in judgment of the Pilot, Master, Mariners, or other persons employed by the Shipowners, or for whose Acts they are responsible, not resulting, however, in any case from want of due diligence by the Owners of the Ship, or by the Ship's Husband or Manager. The Owners shall not be liable for any delay in the commencement or prosecution of the voyage due to a strike or lock-out of seamen or other persons necessary for the Steamer's performance of this Charter. The Steamer has liberty to call at any ports in any order, to sail without Pilots, to tow and assist vessels in distress and to deviate for the purpose of saving life or property, or for adjusting compasses.

21. In case of Average, same to be settled according to York/Antwerp Rules, 1890. Should the Steamer put into any port or ports leaky or with damage, the Captain or Owners shall without delay inform the Charterers thereof.

22. Charterers' liability shall cease as soon as the cargo is shipped, Advance Freight, Dead Freight and Demurrage in Loading (if any) paid, or deposit made of the sum in dispute, the Owner having a lien on the Cargo for Freight, Demurrage in discharging and Average.

23. Penalty for non-performance of this Agreement, proved damages, not exceeding estimated amount of Freight.

24. per cent. brokerage is due by the Owners of the Steamer to after shipment of Cargo (Steamer lost or not lost), and the Steamer is to be cleared by Owners or their Agents at the Loading and Discharging Ports.

at Port, partially loaded.

at Port, Steamer loaded.

tion.

and Dates.

ading.

ring, se may d by cent.

ers' os.

tion.

Delivery. Always afloat may be deleted by agreement

Freight.

Discharging.

Congestion at Discharging Port

Discharging during excepted periods,

Discharging Demurrage.

Weighing.

Stevedoring. For French Port insert one franc in blank space

Exceptions.

Average.

Cesser.

Penalty.

Commission.

The original Charter-Party in our possession.

Norske Søretsdomme.

Ved Kristiania Soret er fornylig afsagt følgende Soretsdom:

I Henhold til Certeparti af 5. November 1912 indlastede Dampskibet »Excellence Pleske«, tilhørende Det dansk-russiske Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, i St. Petersborg en Ladning Cellulose, bestaaende i Følge Konnossementet af 720,96 Favne, for The Kellner Partington Paper Pulp Co. lim. Den afleverede Last bestod i Følge Maaling ved Udlastningen af kun 698,40 Favne. Modtageren nægtede at betale Fragt af mere end det udlosede Kvantum, idet den store Difference af Maalene efter Modtagerens Mening ikke kunde forklares uden at man antog, at Last var tabt under en Grundstødning, som Skibet havde haft paa Rejsen, og under en Omladning i Lægtere. Rederiet søgte derefter ved Kristiania Soret Modtageren til Beløning af Fragt for 22,56 Favne med 755 sh 9 d. Retten bemærkede: Om end den Omstændighed, at et Skib under Havari paa Rejsen har maattet opløse Lasten ikke uden videre kan antages at berøve Rederiet Adgangen til at forlange Fragten betalt efter det indlastede Maal, som i Certepartiet bestemt, findes i al Fald de Forhold, hvorunder Omlastningen i nærværende Tilfælde har fundet Sted, at have været saadanne, at Formodningen naturlig maa være imod, at dette har kunnet ske uden Tab af Last. Naar Skibet derfor kræver Fragt af et større Kvantum, end der er bragt frem til Lossepladsen, maa det efter Rettens Mening have Bevisbyrden for, at der, trods den stedfundne Omladning ikke er gaaet noget af Lasten tabt.

Citanterne har i saa Henseende henvist til, at der i Følge Journalen ikke er gaaet noget tabt, hverken under Udlosningen, da Skibet stod paa Grund, eller ved den senere Indlastning fra Lægteren til Dampskibet, samt til en Erklæring af 7. April d. A. fra Føreren og 1ste Styrmand, hvorefter Oplosningen i Lægter »Sif« foregik under gode Vejrforhold og under Opsyn baade fra Skibets og det danske Toldvæsens Side, hvorfor de mener, at intet er gaaet tabt, men at hele den i St. Petersborg indtagne Ladning Props er afleveret i Sarpsborg. Videre paaberaaber Citanterne sig en Attest fra Kjøbenhavns Toldvæsen om, at Dampskibet afgik til Bestemmelsesstedet med hele den Del af Ladningen, som var udlosset i Lægter »Sif«. Lægterens Fører har ogsaa afgivet en Erklæring om, at der hverken ved Losning fra Skib til Lægter eller ved Lastning fra Lægter til Skib gik nogen Ladning tabt.

Retten ansaa ikke de her nævnte Bevisligheder tilstrækkelige til Afsvækkelse af Formodningen i modsat Retning. Det ligger i Sagens Natur, at der under de givne Forhold ikke fra Skibets Side kunde føres noget strengt Tilsyn med, hvordan det gik med Dækslasten. Det synes derfor ikke muligt for Føreren eller Besætningen med Sikkerhed at kunne udtale sig herom. Hertil kom, at Losningen til Lægteren delvis foregik midt om Natten, og samtidig med, at der gjordes Forsøg paa at faa Dampskibet af Grunden, samt at Skibet fik en Slagside af 19 Grader. Sandsynligheden for Tab af den omhandlede Last var under disse Omstændigheder særdeles stor. Attesten fra Toldvæsenet kunde ikke tillægges synderlig Betydning, da den næppe indeholdt mere end en embedsmæssig Attest for, at den Last, som var opløst i Lægteren, igen var taget om Bord i Dampskibet og intet indført i Danmark.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om den konstaterede Difference mellem Kvantumet paa Lastningspladsen og Bestemmelsesstedet i og for sig skulde være større end den erfaringsmæssig kan forekomme, bemærkede Retten, at Differencen paa Maalene ved denne Slags Last mulig kunde være betydelig, men da der i nærværende Sag forelaa et mellemliggende Havari, med Omlosning under vanskelige Forhold, kunde det her ikke være afgørende, om

den omhandlede Difference efter almindelig Erfaring muligvis ikke vilde være noget enestaaende Tilfælde, men kunde forklares ved den nævnte varierende Maaling paa de forskellige Pladser.

De Indstævnte blev frifundet. Omkostningerne blev, under Hensyn til, at Afgørelsen var truffet under adskillig Tvivl ophævet.

Ved Bergens Soret er den 31. Oktober afsagt Dom i en Sag, som er anlagt af det franske Sejlskib »Præsident Armand«s Rederi mod Bergensdamperen »Herman Wedel Jarlsberg«s Rederi, Harloff & Rødseth.

Sagen gælder et Sammenstød mellem de nævnte Skibe, som fandt Sted i den Biscayiske Bugt for et Par Aar siden. Sammenstødet skete omkring Kl. 8 Aften, kort efter at Solen var gaaet ned, og Vejret var klart og sigtbart. Skibene saa hinanden en god Tid før Sammenstødet, og deres Kurser skar hinanden. Det var paa Styrmandens Vagt, at Sammenstødet fandt Sted, og saavel Styrmanden som Rormand og Udkigsmanden paa »Wedel Jarlsberg« blev ikke Sejleren var, før denne var helt inde paa Dampskibet og en Kollision var uundgaaelig. Barkens Kaplajn har afgivet en længere Forklaring om Sammenstødet, hvoraf fremgik, at han saa »Wedel Jarlsberg« forandre sin Kurs som for at gaa agtenom Barken, men derefter rettede den igen sin Kurs ind. Kort før Sammenstødet svingede Damperen igen og afskar derved Sejlskibet fra at foretage den eneste Manøvre, hvorved det kunde undgaa Sammenstødet.

»Herman Wedel Jarlsberg«s Rederi gjorde gældende, at Sammenstødet skyldtes, at Barkens Mandskab var beruset, men Retten fandt ikke dette bevist. Retten fandt, at Skylden for Sammenstødet laa hos »Wedel Jarlsberg«, og dette Skibs Rederi blev dømt til at betale en samlet Erstatning for Skib, Ladning m. m. af 199,500 Frcs. Desuden idømtes Rederiet 600 Kr. i Sagsomkostninger.

»Præsident Armand«s Rederi er det franske La Société La Morne Française, repræsenteret ved Fearnley & Eger, Kristiania.

Ved Bergens Soret er der den 7. ds. blevet afsagt Dom i en Sag, som Firmaet A. C. Møller, Kjøbenhavn, havde anlagt mod Det forenede Dampskibsselskab og dets derværende Ekspeditor Ole R. Olsen til Erstatning af Tab paa et Parti Tran, som Ekspeditøren havde givet Modtageren i Bergen Lejlighed til at se, før Dokumenterne var indløst, hvilket havde til Følge, at Modtageren senere nægtede at modtage Partiet, som saa maatte sælges ved Auktion. Firmaet A. C. Møller paastod sig tilkendt en Skadeserstatning af 1,355 Kroner. Ved Sorettens Dom blev Indstævnte frifundet og Citanten tilpligtet at betale 150 Kr. i Sagsomkostninger.

(Norg. Hand. og Sjøft.).

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt nogen nævneværdige Forandringer i de hjemgaaende Markeder. De er alle uden Undtagelse præget af større eller mindre Fløvhed, selv om der stedvis (navnlig fra bulgarske og rumænske Havne og lildels Australien) har været mere Lyst fra Befragternes Side til at engagere Tonnage til Dagens lavere Fragtrater. Ogsaa Østen havde flere Laster at byde paa, men hinsides Atlanterhavet, i Særdeleshed fra Sydamerika, er det temmelig smaat bevendt med Laster. Kulfragterne fra England er gaaet en Smule lavere til Middelhavet, Atlanterhavetsørerne og Sydamerika, men ad Østersøen til er de nærmest lidt fastere end for en Uge siden. Returmarkedet fra Østersøen er meget

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2215. Spanien. Adra. Fyr tændt.**
 („Avisos á los Navegantes“ Nr. 138/1144. Madrid 1913.)
 Paa Yderenden af den W.-lige Bølgebrøder ved Havnen er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvide: 1 Sm. Fyret flyttes, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. 36° 45' N. 3° 02' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1111. København 1913.)
- 2216. Frankrig. Marsoille. Carro. Fyr tændt.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 529/3250. Paris 1913.)
 Paa Yderenden af Molen ved Carro Havn er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Lysevne: 8 Sm. Hvid Fyrbaake. 43° 19' 48" N. 5° 02' 34" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/781. København 1913.)
- 2217. Sardinien N.-Kyst. Estuario della Maddalena. Punta Sardegna. Fyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 276/807. Genova 1913.)
 Paa *Punta Sardegna* er tændt et hvidt Blinkfy. Nærmere Oplysninger følger. 41° 12' 22" N. 9° 21' 50" E.
- 2218. Sardinien N.-Kyst. Bonifacio. Santa Maria. Fyr tændt.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 276/809. Genova 1913.)
 Paa *Punta Filotto* paa E.-Kysten af Øen *Santa Maria* er tændt et hvidt Fyr med En-Formønkelse hver 40 s., Lys 20 s., Mørke 20 s., Fyret er synligt i Pejlinger fra 173° til 252° og fra 333° gennem 0° til 16°. Synsvide: 14½ Sm. 41° 17' 55" N. 9° 23' 05" E. (*ital.* Kort Nr. 75).
- 2219. Sicilien. Egadiske Øer. Favignana. Punta Marsala. Taagesignal.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 276/808. Genova 1913.)
 I Løbet af 1913 oprettes en Taagesignalstation ved Fyret paa *Punta Marsala*. Taagesignalet skal gives med en Klokke, der giver Et-Slag hver 15 s., 37° 54' 19" N. 12° 21' 58" E.
- 2220. Italien E.-Kyst. Brindisi. Secca del Fico. Fyr tændt. Fyrbaad ind-draget.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1667. London 1913.)
 Paa Baaken, der staar 0,22 Sm 225° (misl. SW. 5/8 W.) fra *Fort Mare* Bølgebrøders Fyrtaarn, er tændt et rødt, fast Fyr. Samtidig er Fyrbaaden inddraget. 40° 39' N. 17° 58' E.
- 2221. Italien E.-Kyst. Bari. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 276/806. Genova 1913.)
 Fyret paa Yderenden af N.-Molen ved *Bari* er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 20 s., Blink 8 s., Mørke 12 s., I øvrigt uforandret. 41° 08' 07" N. 16° 51' 50" E.
- 2222. Italien E.-Kyst. Porto del Lido. Fyr tændes.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 263/770 og 276/810. Genova 1913.)
 I den første Halvdel af November d. A. tændes paa det S.-lige Molehoved et rødt Blinkfy, der viser To-Blink hver 8 s., Blink 1,5 s., Mørke 1,5 s., Mørke 4 s. Flammens Højde: 6 m. Samtidig inddrages Lystønden, der ligger ved Molehovedet, og som viser rødt, fast Lys. 45° 26' N. 12° 23½' E.
- 2223. Marokko. Alhucemas. Fyr forandres.**
 („Avisos á los Navegantes“ Nr. 138/1143. Madrid 1913.)
 I den 1ste Halvdel af December d. A. ombyttes det hvide, faste Fyr paa Øen *Alhucemas* midlertidigt med et hvidt Blinkfy, der viser 3 Blink, afvekslende To-Blink og Et-Blink. Flammens Højde: 37 m. Lysevne: 26 Sm. 35° 13' 00" N. 3° 52' 40" W.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
 Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forstrykkerne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrika*, *W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkeltte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *daniske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *daniske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

I. Østersøen.

- 2178. Sverrig. Stockholm Skærgaard. Almagrundet. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 43/2026.**
Almagrundet Fyrskib ligger paa 59° 09' 05" N. 19° 08' 06" E.
- 2179. Sverrig. Fagerviken. Lövstabukten. Bottniske Bugt. Grund afmærket.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/1170. Stockholm 1913.)
 En Grund med 5,7 m Vand er fundet paa 60° 35' 20" N. 17° 45' 50" E. Tæt W. for Grunden er udlagt en Vager med Kost.
- 2180. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Ajos. Fyr i Uorden.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 45/1171. Stockholm 1913.)
Ajos Fyr viser indtil videre fast Lys, da Fyrapparatet er i Uorden. 65° 40' N. 24° 31' E.
- 2181. Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Utö. Enskär Fyr tændt. Fagerholmen. Fyr forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2869. Berlin 1913.)
 I Paa N.-Pynten af Øen *Enskär* er der — til Brug for Lodserne — tændt et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:
- | | | |
|--------------------------|---------|--------------|
| 1. grønt i Pejlinger fra | 40° til | 58°; |
| 2. hvidt i | — | 58° - 64°; |
| 3. rødt i | — | 64° - 108°; |
| 4. grønt i | — | 108° - 136°; |
| 5. hvidt i | — | 136° - 144°; |
| 6. rødt i | — | 144° - 195°; |
| 7. grønt i | — | 195° - 220°; |
| 8. hvidt i | — | 220° - 228°. |
- Flammens Højde: c. 3 m. Synsvide: 1½ Sm for hvidt og 1 Sm for rødt og grønt
 Lys. Fyrbaaken er hvid foroven, rød fornedent. 59° 47' 17" N. 21° 22' 00" E.

II. *Fagerholm* Fyr er forandret, saa at det viser:

1. grønt Lys i Pejlinger fra 328° til 1°;
2. afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 1° til 151/2°;
3. rødt Lys " " " 151/2° - 57°;
4. grønt Lys " " " 57° - 99°;
5. afvekslende hvidt og rødt Lys i " " " 99° - 136°;
6. rødt Lys " " " 136° - 148°.

60° 06 1/2' N. 21° 42' E.

2182. Tyskland. Greiffswalder Oie. Midlertidigt Fyr flyttes.

(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 44/2868. Berlin 1913.)*Greiffswalder Oie* midlertidige Fyr, der afvekslende viser hvidt og rødt Lys med

2. Formørkelser hver 3 m, hvidt Lys 45 s, Mørke 45 s, rødt Lys 45 s, Mørke 45 s, flyttes i Midten af November til Fyrtårnet. Flammens Højde: 48 m. Fyret bliver uforandret. Fyrbaaken bliver staaende, da den vil blive benyttet til Hjælpefyret, naar det ny Lys-fyr skal installeres i Foraaret 1914. 54° 15' 02" N. 13° 55' 42" E.

(Kort Nr. 160)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1429. København 1913.)

2183. Tyskland. Flensborg Fjord. Kragesand. Tønde udlagt til Forsøg.

(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 44/2872. Berlin 1913.)

Ved *Kragesand* paa N.-Siden af *Flensborg Fjord* er til Forsøg udlagt en hvid Baaketønde med Spejl. 54° 50' N. 9° 45' E. Positionen svarer til *danske Kort*; naar der adderes 0,1 til Br., svarer den til *fysiske Kort*.

(Kort Nr. 157, 160, 241, 243 og 253.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2037, Pt. 3. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2184. Danmark. Mariager Fjord. Løb afmærket.

Afmærkingen af *Mariager-Fjord* er nu fuldført.

En Anduvningsvager med stribet Kurv, Stæge og Ballon er udlagt paa 56° 42' (20") N. 10° 30' (15") E.

En lille hvid Klokketønde

er udlagt c. 500 m W. for Anduvningsstønden. 56° 40' (18") N. 10° 29' (25") E.

En rød Vager med 2 opadvendte Koste er udlagt paa 56° 42' (35") N. 10° 28' (50") E.

En rød Vager med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 56° 42' (50") N. 10° 27' (35") E. Ved det E.-lige Indløb til den gravede Rende er paa N.-Siden udlagt en Risprink, 56° 43' (03") N. 10° 25' (48") E., og paa S.-Siden en Halmprink med 2 Halmviske 56° 43' (03") N. 10° 25' (48") E.

Løbet over Barren og gennem Fjorden er afmærket med Risprikker og med røde Stæger om Styrbord, naar man er for Indgaende, og med Halmprikker og med hvide Stæger om Bagbord.

Løbet gennem de gravede Render er betegnet ved Ledebaaker. Baakern er sort og hvid, vandret stribe, Topbetegnelserne sorte eller hvide. Baakerne er mærket med røde Numre.

En Plan over Afmærkingen vil i en nær Fremtid følge som Bilag til „E. f. S.“ Klokketønden, som midlertidig var udlagt c. 5 Sm NE. for Baaken paa *Als-Oude*,

(Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods, Side 163 og 165. Havne-Lods, Side 36, 77 og 115.

Smn.-Fork. Side 15 og 16.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 15/786. 1912 og Nr. 36/1655. 1913.)

2208. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Sandy Hook Bugt.

Shrewsbury Floden. Klokketønde udlægges.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 42/3452. Washington 1913.)

Omtrent den 8de April 1914 udlægges en lodret stribet Klokketønde paa 40° 25' 28" N. 74° 00' 11" W.

2209. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Black Fish Banke.

Afmærkning forandret.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 42/3454. Washington 1913.)

Black Fish Bank Stumpvænde *B F B* er ombyttet med en sort Lys- og Fløjte-tønd, der har Nr. 4 og viser hvidt Et-Blink hver 6 s, Blink 2 s, Mørke 4 s. 37° 50' 40" N. 75° 15' 55" W.

Den ydre, sorte Fløjtetønde er inddraget. 37° 49' 30" N. 75° 18' 20" W.

2210. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Turners Lump.

Afmærkning forandret.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 42/3455. Washington 1913.)

1. *Turners Lump* Klokketønde 1 er udlagt 15,4 m Vand ud for E.-Enden af *Turners Lump*, 110° (misv. S. t. W. 3/8 E.) fra *Wallops Beach* Redningsstation og 168° (misv. S. 1/2 E.) fra *Assateague Fyr*.

2. *Turners Lump* Spidstønde 2 er udlagt i 7,6 m Vand ud for W.-Enden af *Turners Lump*, 189° (misv. S. t. W. 3/8 W.) fra *Fishing Point Fyr* og 119 1/2° (misv. SE. 7/8 E.) fra *Wallops Beach* Redningsstation.

3. *Turners Lump* Stumpvænde 1 *T L* er inddraget. *Fishing Point Fyr*: 37° 52 1/4' N. 75° 22 1/4' W.

2211. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Fyr tændt.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 42/3457 og 3458. Washington 1913.)

1. *Great Island Shoal Fyr* er atter tændt. 35° 17' 40" N. 76° 14' 06" W.

2. *Swan Quarter* Forfyr er atter tændt. 35° 22' 18" N. 76° 20' 12" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2005. København 1913.)

2212. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden.

Belysning forandret.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 42/3459. Washington 1913.)

1. Ved det S.-lige Indløb til den ny gravede Kanal er tændt et rødt, fast Fyr, *Halls Creek Fyr*. 35° 28' 59" N. 76° 59' 15" W.

2. Paa E.-Siden af den første Drejning af den ny gravede Kanal er tændt et rødt, fast Fyr, *Fork Point Fyr*. 35° 29' 30" N. 77° 00' 13" W.

3. *Fork Point* tidligere Fyr er nedlagt og Fyrbygningen borttaget.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2213. Jamaica. Port Royal. Three Fathom Banke. Tønde flyttet.

(¹)Notice to Mariners" Nr. 1671. London 1913.)

Den røde og hvide lodret stribe Tønde med Stæge og Cylinder, som ligger ved S.-Enden af Banken, er flyttet 0,4 Sm i Retning 195° (misv. S. t. W. 1/8 W.) og ligger nu 2,48 Sm 122° (misv. SE. t. E. 3/8 E.) fra Baaken i *Haulf Moon* Bugt. 17° 52 1/4'

2214. Curacao. Klein-Curacao. Oplysning om Fyr.

(¹)Bericht aan Zeerwaarden" Nr. 244/2295. s-Gravenhage 1913.)

Klein-Curacao hvide Blinkfyr viser To-Blink hver 12 s, Blink 1 s, Mørke 2 s, Blink 1 s, Mørke 8 s. 11° 59' 5" N. 68° 39' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1786. København 1913.)

2185. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Løb afmærket. Fyr tændt og Lystønder udlagt.
Over *Gaaseholm* er der gravet et nyt Løb, der forbinder *Søndre-Dybb* med den S.-lige Del af *Gaaseholm-Løb*. Dette ny Løb og den S.-lige Del af *Gaaseholm-Løb* vil fremtidig blive kaldet *Gaaseholm-Løb*. Dybden i dette Løb er 3 m ved Middelvandstand. Løbet vil i en nær Fremtid blive afmærket med Risprikker om Styrbord og Halmprikker om Begbord, naar man kommer fra *Søndre-Dybb*.
I Henhold til Fiskernes Ønske vil der i en nær Fremtid blive etableret en midlertidig Natafmærkning, der dog kun kan benyttes af lokalt kendte Folk, i det Lystønden *Thyborøn-Kanal Nr. 2* vil blive udlagt i Drejet mellem den gamle Del og den ny Del af *Gaaseholm-Løb*.

Lystønden *Thyborøn-Kanal Nr. 3* vil blive udlagt S. for S.-Enden af *Gaaseholm-Løb*. Det hvide, røde og grønne Fyr med To-Formørkelser, *Thyborøn-Tange S.*, vil atter blive tændt. Den hvide Lysvinkel, der er meget lille, leder gennem den ny Del af *Gaaseholm-Løb. Gaaseholm: 56° 41' 1/4' N. 8° 16' E.*
(Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 109, 111 og 112. Fyr-Fort, Nr. 59, 62 og 63. Søen-Fort., Side 33.)

2186. Norge. Skagerrak. Kristianiafjord. Nøtterø E. Grund fundet. Afmærkning forandret.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/498. Kristiania 1913.)
En Grund med 5 m Vand er fundet c. 85 m WNW. for *Ekomholmbaae*. Den sorte og hvide Stage, som tidligere laa tæt ved det bageste af *Ekomholmbaae*, er flyttet til Baaens SE.-Kant. En hvid Stage er udsat i W.-Kant af 5 m Baaen. *Ekomholmbaae: 59° 11' 3/4' N. 10° 29' 1/4' E.*

2187. Rusland. Hvide Hav. Omega Bugt. Purluda. Fyr tændt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2986, Pkt. 2. Berlin 1913.)
Paa Øen *Purluda* er tændt et Fyr. De nærmere Oplysninger mangler. Fyrtaarnet erstatter antagelig den tidligere Baae. *64° 14' 1/2' N. 37° 21' 1/4' E.*

2188. Norge. Østlofoten. Molløren. Baae afmærket.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/535. Kristiania 1913.)
Paa en netop overflydt Baae 500 m NE. t. E. 1/4 E. for den S.-ligste *Kjefsholm* (mellem den store og lille *Molla*) er rejst en Jernstang. S.-ligste *Kjefsholm: 68° 13' 3/4' N. 14° 48' 1/4' E.*

2189. Norge. Aalesund. BredsunDET. Dybde aftaget.
(„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 10/584. Kristiania 1913.)
Dampere *Eiff* er grundstødt paa en Baae med 3,7 m Vand uden for *Rundø*. Det formenes, at denne Grund falder sammen med 10 m Grunden, som ligger 0,3 Sm NE. t. N. for *Rundø* Fyr. Stedet vil blive nærmere undersøgt. *Rundø Fyr: 62° 24' 50" N. 5° 35' 30" E.*

2190. Danmark. Hanstholm Læmole. Fyr tændes.
Den 22de November 1913 tændes følgende Fiskerfyr ved *Hanstholm Læmole:*
1. Paa Land S. for Molen tændes 2 hvide Lanterner. Bagfyret er synligt i en Vinkel paa c. 112 1/2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 7 m. Hvid, 4 m høj Fyrpæl. Fortyret er synligt Horisonten rundt. Flammens Højde: 5 m. Hvid, 2 m høj Fyrpæl. Fyrene, overet i Pejling 180°, angiver Læmolens Retning. Afstanden mellem Fyrene er c. 100 m.

2. En Grund med mindre end 2 m Vand, 3,15 Sm 124° (misv. SE. 3/4 S.) fra samme Fyr. *55° 29' 53" N. 4° 39' 30" W.*
3. En Grund med mindre end 2 m Vand, 3,6 Sm 123° (misv. SE. 5/6 S.) fra samme Fyr. *55° 29' 43" N. 4° 38' 40" W.*
4. En Grund med mindre end 2 m Vand, 3,7 Sm 122° (misv. SE. 1/2 S.) fra samme Fyr. *55° 29' 40" N. 4° 38' 30" W.*

Lady Isle har meget ujævne Dybder, og det er endnu ikke helt undersøgt; man advares derfor indtil videre mod Besejlingen af dette Farvand. Positionerne svarer til eng. Kort Nr. 2159.

B. I den S.-lige Del af *Agr* Bugt er fundet en Grund med 7,3 m Vand, c. 2,85 Sm 241° (misv. W. 7/8 S.) fra Fyret paa Hovedet af den S.-lige Havnedæmning ved *Agr*. Fyret: *55° 28' N. 4° 38' 1/2' W.*

2203. Irland E.-Kyst. South Shear. Holdens Bed. Mindre Dybde. Lys- og Klokketønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1676. London 1913.)

Paa Lys- og Klokketøndens Plads paa S.-Enden af *Holdens Bed* er der 5,1 m Vand i Stedet for 8,8 m. *52° 15' 02" N. 6° 17' 07" W.* (eng. Kort Nr. 1772). Lys- og Klokketønden er flyttet 0,1 Sm i Retning 101° (misv. SE. t. E. 3/8 E.) og ligger nu i 10 m Vand.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2204. Frankrig. Lorient. Belysning forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 529/3249. Paris 1913.)

Kerbel hvide, faste Fyr er tændt. Fyret lyser kraftigt i en Vinkel paa 5° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 29 m. Lysevne: 21 Sm. *47° 42' 32" N. 3° 20' 20" W.*

Lohic Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr. Fyret lyser kraftigt i en Vinkel paa 3 1/2° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 6 m. Lysevne: 16 1/2 Sm. *47° 42' 13" N. 3° 21' 06" W.*

Fyrene er overet i Pejling 60 1/2°. De midlertidige Fyr er slukkede.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2952. København 1912.)

2205. Afrika. Efenbenskysten. Basha Pynt E. Skær.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1569. London 1913.)

E. for *Basha* Pynt er der fundet Skær med ukendt Dybde paa følgende Sted: a) c. 0,6 Sm 115° (misv. SE. 1/8 E.) fra den mindste af de to smaa Øer, der ligger tæt ved *Basha* Pynt og 174° (misv. S. t. W.) fra *Uhaméno* Pynt. b) c. 0,8 Sm 86° (misv. E. t. S. 1/4 S.) fra samme lille Ø. c) c. 1,15 Sm 76° (misv. E. 3/8 S.) fra samme lille Ø. Det bryder undertiden paa disse Skær. Vraget af Dampere *Waneba* ligger paa det store Rev c. 0,7 Sm NE. for *Basha* Pynt, der ligger paa 4° 28' 1/4' N. 7° 14' 1/2' W.

2206. Cape Breton Island S.-Kyst. Green Island. Fyr forandres.

(„Notice to Mariners“ Nr. 101/1337. Ottawa 1913.)

Omtrent den 25de November d. A. forandres *Green Island* Fyr uden nærmere Bekendtgørelse til et hvidt Lynfyr, der viser To-Lyn hver 15 s. Lyn 0,25 s, Mærke 3,5 s, Lyn 0,25 s, Mærke 11 s. *45° 28' 52" N. 60° 53' 40" W.*

2207. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sund. Blackstone Rocks. Skær fundet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 42/3450. Washington 1913.)

Imellem *Branford* Havn og *The Thimbles* er der fundet Skær med følgende Dybder: a) 0,9 m paa 41° 15' 40" N. 72° 46' 21" W. b) 0,3 m paa 41° 15' 28" N. 72° 46' 26" W. c) 1,2 m c. 550 m W. for *Brown* Pynt. d) 0,3 m paa 41° 15' 15" N. 72° 47' 00" W. e) 0,6 m paa 41° 15' 22" N. 72° 47' 05" W. f) 0,9 m c. 165 m W. t. N. 1/2 N. fra det under e nævnte Skær. g) 0,6 m paa 41° 15' 16" N. 72° 47' 20" W. h) 1,2 m paa 41° 14' 41" N. 72° 48' 44" W. i) 0,3 m paa 41° 15' 09" N. 72° 48' 27" W.

2. E. for Læmolen tændes 2 røde Lanterner, der er synlige i en Vinkel paa c. 112 $\frac{1}{2}$ ° paa hver Side af Fyrilinien. Flammens Højde: 9 og 7 m. Hvide, 5 og 2 m høje Fyrspele. Fyrene, holdt overet i Pejling 155°, leder fri NE. om Læmolen. De ovennævnte Fyr brænder kun i Tiden fra 15de August til 1ste Maj, naar Baade fra Stedet er paa Havet. Læmolen: 57° 07' $\frac{1}{2}$ N. 8° 37' $\frac{1}{4}$ E. (Kort Nr. 158, 180, 236 og 265. Danske Lods, Side 118. Havne-Lods, Side 68. Fyr-Port. Nr. 75 A.)

2191. Tyskland. Helgoland. Loreleybank. Sømærke forandret.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2939. Berlin 1913.)
Den hvide Baaketønde med S.-lig Topbetegnelse, *Loreleybank* S., er forsynet med Spejl. 54° 11' 18" N. 7° 59' 46" E.

2192. Tyskland. Büsum Fyr. Lysvinkel indsat.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2878. Berlin 1913.)
I *Büsum* Fyr er den røde Lysvinkel indsat, den er synlig i Pejlinger fra 63 $\frac{1}{2}$ ° til 65°. Paa Grund af de hyppige Forandringer af *Russenloch* kan denne Lysvinkel kun benyttes af Baade med ringe Dybgaende. 54° 07' 42" N. 8° 51' 42" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1922. København 1913.)

2193. Tyskland. Elben. Elbe I Fyrskib. Prøver.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2879. Berlin 1913.)
Forsøgene fra *Elbe I* Fyrskib med det lodret stillede elektriske Straalelys og den elektriske Sirene fortsættes indtil den 25de November d. A. 54° 00" N. 8° 15' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1876. København 1913.)

2194. Tyskland. Ems. Emden. Oplysninger.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2882. Berlin 1913.)
Emden ny Inderhavn og Sluseanlæg er færdige, Dybden er 10,5 m; paa Svajeplassen er Dybden 9,0 m.
For indgaende Skibe gives følgende Signaler fra en Mast tæt W. for Slusemundingen:
En skraat opadstillet Arm eller et grønt Lys betyder: Slusen klar.
En vandret stillet Arm eller et rødt Lys betyder: Slusen optaget, bliv i Forhavnen.
To vandret stillede Arme eller et grønt Lys over et rødt Lys betyder: Sluse og Havn optaget, bliv paa Ems.
Naar der intet Signal er vist er Slusen spærret for længere Tid.
Udgaende Skibe skal i god Tid melde Afgang til Slusemesteren, der gives ingen Signaler for disse Skibe.

Indløbet til Slusen saavel fra Forhavnen som fra Inderhavnen markeres ved 2 Positionslanterner, der viser blaat Lys.
Den gamle E.-Mole ved Indløbet til *Emden* er nedrevet. Paa Hovedet af den ny E.-Mole brænder et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. 53° 20' 08" N. 7° 11' 03" E.
Ems ny Ledefyr er i Virksomhed.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1668. København 1913.)

2195. England. Medway Floden. Sheerness. Grain Edge. Tønde flyttet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1693. London 1913.)
Grain Edge røde Spidstønde er flyttet 0,2 Sm i Retning 59° (misv. E. t. N. $\frac{1}{8}$ N.). 51° 27' 34" N. 0° 45' 30" E. (eng. Kort Nr. 1833.)

2196. England. Swarte Bank N. Grund rapporteret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1678. London 1913.)
En Grund, der er c. 2 Sm i Retning NW.—SE., og som har Dybder paa 14 $\frac{1}{2}$ à 18 m, er rapporteret N. for *Swarte Bank*. Der findes muligvis mindre Vand paa Grunden. Mitten af denne ligger paa 53° 34' N. 2° 15' E.
(Kort Nr. 180.)

2197. England. Hartlepool. Løb aabnet og Løb midlertidig spærret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1677. London 1913.)
Det W.-lige Indløb er atter aabnet. Det N.-lige Indløb til Dokkerne, som ligger ved NW.-Enden af den gamle Havn, er spærret indtil videre. Skibe til og fra Dokkerne skal benytte det ny W.-lige Indløb, som er uddybet til 7,3 m Vand ved Højvande. Fyrene er atter tændt. N.-lige Indløb: 54° 42' N. 1° 11 $\frac{3}{4}$ ' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2051. København 1913.)

2198. Ørken Øerne. Horse Sund. Dybde aflaget. Copinsay. Fyr opføres.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2886. Berlin 1913.)
1. I *Horse* Sund er Dybden mellem Øerne *Copinsay* og *Horse of Copinsay* mindre end vist i Kortene. Banken med 2,7 m Vand strækker sig længere NE. efter. *Horse of Copinsay*: 58° 54 $\frac{3}{4}$ ' N. 2° 39 $\frac{1}{2}$ ' W.
2. Paa E.-Siden af *Copinsay* c. 0,4 Sm SW. for N.-Nevv, Øens NE.-Pynt, opføres et Fyrtårn. c. 58° 54' N. 2° 40 $\frac{1}{4}$ ' W.
(Kort Nr. 179.)

2199. Shetlands Øerne. Unst. Balta og Uyea Sund. Grunde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1647 og 1675. London 1913.)
I Indløbet til *Balta* Sund er fundet en Grund med 10,3 m Vand, 1,9 Sm 23° (misv. NE. $\frac{1}{8}$ N.) fra Toppen af *Mu Ness*. 60° 42' 58" N. 0° 48' 35" W. (eng. Kort Nr. 1118 a). 0,8 Sm S. t. W. $\frac{1}{4}$ W. for denne Grund er der fundet en Grund med 3,6 m Vand. I Bugten mellem *Horn Ness* og *Brough Towing* er fundet Grunde med 4,5 à 7,7 m Vand. Paa *Mu Ness* Baas er der fundet 4 m og 6,4 m Vand.
I *Uyea* Sund er der fundet en Grund med 14,6 m Vand, 0,65 Sm 117° (misv. SE.) fra Toppen af *Holm of Heogland* og 206° (misv. SW. $\frac{1}{8}$ S.) fra W.-Pynten af Øen *Uyea*. Denne Grund er ikke afsegt. 60° 40' N. 0° 53 $\frac{1}{4}$ ' W.
Et Skær, som er 0,9 m over Vandet ved Lavvande, ligger paa W.-Siden af Sundet, 0,31 Sm 212° (misv. SW. $\frac{1}{2}$ W.) fra Yderenden af *Musselburgh Pier* og 297° (misv. NW.) fra *Clava Skerry*. 60° 41' 03" N. 0° 55' 13" W.
Revet paa N.-Siden af *Skudva* Sund, ud for *Croo Towing*, falder tør indtil c. 100 m fra Land. Yderenden af dette Rev ligger c. 365 m 0° (misv. N. t. E. $\frac{5}{8}$ E.) fra *Clava Skerry*.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2200. Frankrig. Brest. La Vieille Fyr. Taagesignal gives.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 629/3206. Paris 1913.)
Taagesignalet ved *La Vieille* Fyr træder i Virksomhed den 15de November 1913. Signalet gives med Horn, To-Stød hvert Minut, Stød 3 s., Pause 3 s., Pause 51 s., 48° 02' 29" N. 4° 45' 26" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1937. København 1913.)

2201. England. Preston. Vrag borttaget.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1696. London 1913.)
Vraget af Damperen *Emeryrose* er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 40' 40" N. 3° 11' 05" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1344. København 1913.)

2202. Skotland. Ayr Bugt. Grunde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1672. London 1913 og „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 44/2890. Berlin 1913.)
A. I *Ayr* Bugt er fundet følgende Grunde:
1. En Grund med 8,7 m Vand, 1,33 Sm 134° (misv. SE. t. S. $\frac{1}{8}$ S.) fra *Lady Isle* Fyr. 55° 30' 44" N. 4° 42' 20" W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

2224. Norge. Telefon- og Telegrafkabler udlagt.
 („Efterretninger for Sjøfarende“ Nr. 10/527. Kristiania 1913.)
 Ny Telefon- og Telegrafkabler er udlagt paa følgende Steder:
 1. Mellem Jomfruland og Straaholmen (tæt inden for Kraaka i Farvandet inden for Danmark til Ringene Straaholmen.) 58° 53' N. 9° 37' 10" E.
 2. Over Indre Stensund (Stensund—Harbakke). 61° 04' 25" N. 4° 50' 15" E.
 3. Ytre Stensund (fra Gurnes S. om Bratholmen Indløb til Ravne inden om Stensundskjær. 61° 02' 15" N. 4° 44' 45" E.
 4. Simadalsfjorden (Eikenes—Blurenes). 60° 29' 05" N. 7° 05' 25" E.
 5. Osafjorden (Stavnes—Halekrona). 60° 31' 00" N. 6° 55' 30" E.
 6. Skogsosen (Storesund—Møvik). 60° 19' 25" N. 5° 00' 30" E.
 7. Horsosund (Horse—Sauskaret). 60° 25' 45" N. 5° 10' 10" E.
 8. Over Nesefjorden (Granvikvaagen—Hestmandø—Korshaugen, Nesø). 66° 34' 30" N. 12° 41' 30" E.
 9. Fra Nesøen til Myken (fra N.-Pynten af Nesøen, W. om Jernsøjen, E. om Helholmen, mellem 4 m Grundten og Skærene S. for Lamø, ud gennem Løbet W. om Lamø, mellem Otervær og Kraaka, over Lymgverfjord og Haaverfjord, mellem Eglasa og Flesa, E. om Torskholmen og Raaholmen, S. om Vasprøkskjærene, op mellem Sandø og Skyuro, i Land paa denne). 66° 45' 30" N. 12° 29' 30" E.
 10. Over Dyrøsum (fra Merkesnes, Dyrø, til tæt N. om Fyrlygten paa Skæret). 69° 02' N. 17° 34' 10" E.

2225. Portugal. Signaler for Tilstedeværelsen af neddykkede Undervandsbaade.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 532/3271. Paris 1913.)
 Tilstedeværelsen af neddykkede Undervandsbaade tilkendegives ved, at Led-sagedamperen fører et rødt Flag paa Fortoppen. Et lignende Flag vises fra de omliggende Semalorstationer.
 Undervandsbaaden sejler som Regel c. 200 m paa den ene eller den anden Side af Ledsagedamperen og holder samme Kurs og Fart som denne.
 Skibe, som observerer Signal for neddykkede Undervandsbaade, skal holde sig borte fra Ledsagedamperen og passere mindst 1 000 m foran for denne eller 500 m agten for denne.
 Er der mere end et Skib, som viser Signal for neddykkede Undervandsbaade, betyder dette, at Ledsagedamperen ikke holder samme Kurs og Fart som Undervandsbaaden, og da det er umuligt at angive dennes Plads, maa man holde skarp Udkig efter Periskopet og i hvert Tilfælde ikke passere mellem de Skibe, som viser det røde Flag samt holde sig mindst 1 Sømil fra disse.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Novbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	114— ¹ / ₂	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Danmark	97— ¹ / ₂	97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
Norden	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	106 ³ / ₄	106 ³ / ₄	107
Dannebrog	121 ³ / ₄ —122	121 ³ / ₄	122
Skjold	91 ¹ / ₄ — ³ / ₄	91 ³ / ₄	92
Urania	24 ¹ / ₄ — ³ / ₄	24 ³ / ₄	25 ¹ / ₄
Neptun	112 ¹ / ₂	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	114— ¹ / ₂	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Hejmdal	121 ¹ / ₂	121 ¹ / ₄	121 ¹ / ₂
Østasiatiske	127 ¹ / ₄	127	127 ¹ / ₄
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	112— ¹ / ₄	112 ¹ / ₄	112 ¹ / ₂
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	74 ³ / ₄ —75	74 ³ / ₄	75
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	82 ¹ / ₂	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	88 ³ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	90 ³ / ₄	90 ³ / ₄
4% — — — 2. Serie.	—	92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
4% — — — 1.	—	93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	87 ³ / ₄	89 ³ / ₄
4% — — — 7.	—	89 ³ / ₄	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	90	92

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	139 ¹ / ₄	139 ¹ / ₄	139 ¹ / ₂
Privatbank	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	136 ³ / ₄	137
Handelsbank	—	112 ³ / ₄	143 ³ / ₄
Grundejerbank	—	11 ¹ / ₄	12
Burm. & Wain	—	83 ³ / ₄	84 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsak.	—	—	—
Sukkerfabr.	225 ³ / ₄ —226 ¹ / ₂	225 ¹ / ₄	225 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	242 ² / ₄ —243 ¹ / ₂	242 ³ / ₄	243

Vekselkurser d. 12. November 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.26	18.21
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. November 1913.	
Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	88.90
5% Rumænske Stats	98.60
4% — — 1890	92.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 472,000, „Danmark“ 308,000, „Norden“ 416,000, „Carl“ 188,000, „Dannebrog“ 721,000, „Skjold“ 144,000, „Urania“ 96,000, „Dampskib. af 1896“ 213,000, „Hejmdal“ 232,000, „Gorm“ 228,000, „Neptun“ 208,000, „Dansk-russisk“ 824,000, „Østasiatisk“ 256,000.

Møller & Rée,
 Bankforetning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1653. Ceylon, West Coast—Colombo Approach. Ona Gala ridge buoy—Correction to chart No. 813. Former Notice No. 720 of 1910. Position. At southern end of ridge. Lat. $6^{\circ} 59' N.$, long. $79^{\circ} 50\frac{1}{4}' E.$ Correction. The red-painted light-buoy, exhibiting an occulting white light, is omitted from some copies of the above-mentioned chart; it should be inserted in the position given above, in place of the red conical unlighted buoy at present shown. (Notice No. 1653 of 1913, dated 28th October.)
Chart affected. No. 813, Ceylon, south part, south of $7^{\circ} 20' N.$

No. 1654. Strait of Malacca—Klang Strait Approach. Batu Peny (Glanoganshire rock) buoy—Correction to chart No. 3453. Former Notice No. 984 of 1913. Position. On the north-eastern side of Batu Peny. Lat. $3^{\circ} 13' 47'' N.$, long. $101^{\circ} 12' 55'' E.$, on chart No. 3453. Correction. The white conical light-buoy exhibiting an occulting white light is omitted from some copies of the above-mentioned chart; it should be inserted in the position given above. (Notice No. 1654 of 1913, dated 28th October.)
Chart affected. No. 3453, Klang strait and approaches.

No. 1658. India, West Coast—Bombay Approach. Bombay Floating light—To be temporarily replaced by another light-vessel. Position. Lat. $18^{\circ} 49\frac{1}{2}' N.$, long. $72^{\circ} 47' E.$ Date of replacement. From the 5th to about the 25th November 1913. Characteristics of temporary light-vessel: (a) Light: Character. A revolving white light every twenty seconds. Elevation. 36 feet. Visibility. 10 miles. (b) Vessel: Description. Hull painted red; has three masts and carries a red ball at the mainmast head. Remarks. No further Notice will be given with regard to the withdrawal of the temporary light-vessel. (Notice No. 1658 of 1913, dated 28th October.)
Charts temporarily affected. No. 2621, Bombay harbour. No. 737, Aruata Island to Kundari island. No. 826, Karachi to Venguria. No. 1012, Arabian sea. Publications. List of Lights, Part VI. 1913, No. 237. West Coast of India Pilot, 1909, page 215.

No. 1662. Bering Sea, Russian Maritime Province—Siberia. Anadyr bay—Beacons erected. (a) Position. On Geka point. Lat. $64^{\circ} 23\frac{1}{2}' N.$, long. $178^{\circ} 20' E.$ Description. Rectangular shield, 33 feet in height. (b) Position. On south-eastern coast of Russian spit. Lat. $64^{\circ} 35' N.$, long. $178^{\circ} 42\frac{1}{2}' E.$ Description. Pyramid planked on seaward face, 35 feet in height. (c) Position. On north shore of bay, on eastern point of St. Nicholas bay. Lat. $64^{\circ} 41' N.$, long. $178^{\circ} 25' E.$ Description. Mast with cross-piece as topmark, 35 feet in height. (d) Position. On north shore of bay, on inner end of point situated 9 miles, westward, from beacon (c). Lat. $64^{\circ} 41' N.$, long. $178^{\circ} 65' E.$ Description. Mast with two cross-pieces near the top, 35 feet in height. (Notice No. 1662 of 1913, dated 28th October.)
Charts affected. No. 654, Bering strait. No. 2460, Kamchatka to Kadiak island (a) (b). Publication. Alaska Pilot, 1908, page 537.

No. 1668. China Sea—Borneo, West Coast. Pulo Datu—Shoal reported southward of. Position. At a distance of 9 miles, 181° (South Mag.), from the summit of Pulo Datu. Lat. $0^{\circ} 01\frac{1}{2}' S.$, long. $108^{\circ} 36\frac{1}{4}' E.$ Depth. About 4 fathoms, bottom mud and sand. Remarks. The S.S. Ume Maru touched on this shoal, which has been marked "P.D." on the charts. Variation. $1^{\circ} E.$ (Notice No. 1668 of 1913, dated 30th October.)

Charts affected. No. 3720, Pontianak to Tanjung Bayung. No. 3721, Masa Tiga island to Pontianak. No. 2660a, China sea, southern portion. 941a, Eastern archipelago. No. 1263, China sea. No. 748b, Indian ocean, northern portion. Publication. China Sea Pilot, Vol. IV, 1912, page 39.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksbørggade 13, 1. Sal. København B.

Akti: Kapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og

at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

stille og Laster knappe. Der betalles i Ugens Løb som følger i de forskellige Markeder:

Østen. Hvede Sydaustralien, Melbourne, Geelong eller Sydney NSW. 29/6 à 31/3 U. K. eller Kontinentet pr. 10. Januar—20. Februar, 6 d. mindre direkte Havn. Ertis Port Pirie 30/ Antwerpen, Februar—Marts. Ris Bangkok c. 25/ U. K. eller Kontinentet pr. November—December. Palmekærner Madras Kysten 27/6 til Marseille pr. Slutningen November. Paa Dødvægtbasis fra Bombay 16/6 udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 6 d. ekstra to Lossehavne, 17/ Dunkerque, 15. November—25. December, 1/ mere pr. Januar—Februar. Ertis Bombay 16/ Garston pr. December—Januar, 18/6 Baltimore, 20/ Pensacola eller New Orleans, 5.—25. December.

Sortehavet etc. Korn for store Baade fra Kherson, Nikolajeff, Novorossisk eller Theodosia c. 8/ Rotterdam, 8/6 Weseren, 8/9 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, 15. November—15. December. Oljekager Novorossisk eller Skadowsk/Danmark 12/6 én, 12/9 begge Lastepladser, 10.—25. November. Korn Sulina 10/ Bordeaux, Annullering 17. November. Ertis Poti 10/ Antwerpen, Slutningen November. Korn Donauen 9/3 Rotterdam, 9/6 Antwerpen, 9/9 Hamburg, 3 d. mindre for Byg, prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø Aleksandria 8/9 Bristol Kanalen, 1.—25. December. Sall Port Said/Singapore 9/6, ultimo November (5,500), 9/ Torreveija/Aalesund (1,650). Ertis 5/ Carthagen/Rotterdam (6,200), 5/9 Villaricos/Rotterdam (7,300), 6/ Hornillo Bay/Newport (2,900), 6/6 Middlesbro (3,300), 8/ Sevilla/Goole (1,400), alle med fri Despatch. Esparto fra Nordafrika c. 13/6 til Skotlands Østkyst. Fra Bilbao er Raterne for Ertis 4/4½ Cardiff, 4/6 Rotterdam, 4/9 à 4/10½ Middlesbro eller Glasgow.

Nordamerika. Korn Baltimore 2/ Avonmouth eller Rotterdam, 3/3 Bayonne, November—December.

New York eller Philadelphia 3/3 én Havn Middelhavet, Slutningen November. Petroleum i Kasser New York/Middelhavet eller Sortehavet 19 Cents to, 19½ tre, 20 Cents fire Havne, Januar (92,000 Kasser). Kul Baltimore 12/9 Neapel pr. November—December, 17/6 Norfolk/Campana pr. Januar. Bomuld etc. fra Savannah etc. 32/6 Liverpool eller Bremen, 33/9 Havre, November—December. New Orleans 42/6 Rotterdam og Hamburg pr. November. Paa Netto Charter fra Golfen 13/ udsøgt Havn, 14/ Bordeaux. Tømmer Pensacola/Vestitalien 110/ én, 112/6 to, 113/9 tre, 115/ fire Lossehavne, 1.—25. December, c. 5/ mindre pr. 15. December—15. Januar. Timecharter 4/ à 4/1½ Dødvægt, en eller to Rundture til U. S. Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 11/6 O. C. til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn) pr. 20. Novbr.—5. Decbr. 15/ pr. 15. Januar—15. Februar. Fra Bahia Blanca 14/6 pr. 20. Januar—20. Februar.

Østersøen. Korn St. Petersborg c. 1/4 Hvedebasis Rotterdam, 1/5 London, men for Kompletteringer har lavere Rater været akcepteret. For Pulpwood til Rotterdam Mk. 23, Kortprops til Østkyst Kulhavn 38/. Riga 10½ d. à 11¼ d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ d. à 1/ Antwerpen. Hør Frcs. 21—22 Ghent, 22—23 Dunkerque. For D. B. B. 24/ à 25/ London eller Hull, 31/ Manchester, Hfl. 12 Holland, Frcs. 29 Antwerpen, 30—31 Rouen, 37 Bordeaux. Fra Libau 10½ d. à 11 d. Havrebasis Rotterdam, 11½ London, 1/¾ Antwerpen, 1/1½ Dunkerque, 1/4½ Rouen. For Smaadampere (5—800 T.) noteres Mk. 7 à 8½ for Korn fra Nordtysk Havn til belgisk eller nordfransk Havn, og for Sukker 5/9 à 6/3 til London, c. 7/ Liverpool eller Greenock. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis Rotterdam, Mk. 8 Dødvægt i Lumpsum til Dunkerque. Fra Bollen betalles bl. a. Süderhamm og Skutskär/West Hartlepool 27/6 D. B. ½ Boards (570), Sundsvall/Dunkerque Frcs. 32½ D. B. faa Boards (650), Gefle/

Grimsby 25/ D. B. B. (550), Hernøsand (tre Pladser)/ London 32/6 D. B. B. (500).

Kulfragterne. Fra Tyne eller Blyth 5/9 à 6/ Riga (2,000—3,000), 5/4½ à 5/6 Reval, 4/3 Memel (3,600 med 900 Tons Losning), 5/ Kiel (2,600), 5/ Kjøbenhavn (2,100), 5/6 Aalborg (2,000), 5/6 Mariager (1,300), 3/7½ à 3/9 Hamburg (1,400—2,000), 5/6 Cherbourg (1,700), 5/ St. Nazaire (3,000), 5/6 Bordeaux (2,100), 7/3 Lissabon (2,700), 9/ Barcelona (3,200), 7/6 Algier (2,700), 8/6 Genua (4,800), 8/ (7,900), 8/6 Aleksandria (5,800), 8/3 Port Said (5,400), 8/ Las Palmas eller Teneriffa (2,000). Fra Humberen 5/6 Gelle (2,000), 5/4½ Reval (3,000), 8/9 Marseille (2,800), 9/6 Odessa (5,000), 9/7½ Theodosia (4,200), 13/ Marianopol (4,500), 9/ Aleksandria (4,000), 14/3 Buenos Aires (5,000). Firth of Forth 5/9 Riga (1,900), 6/6 Sundsvall (1,400), 5/6 à 5/7½ Horsens (900—1,200), 5/9 Fredericia (1,100), 5/10½ Aarhus (900), 6/ Aabenraa eller Sønderborg (1,250), Frcs. 7¼ Bordeaux (1,650), 10/ Triest (4,000). Fra Cardiff eller Newport 6/6 à 6/9 Lissabon, 7/9 Gibraltar (1,200), Frcs. 5¾ à 6 La Palaise, 8½ Algier, 9¼ à 9¾ Marseille, 7/9 à 8/3 Genua, Savona eller Livorno, 6/9 à 7/ Malta, 9/ à 9/3 Venedig, 8/9 Konstantinopel (3,800), 8/3 Port Said, 7/9 à 8/ Madeira eller Las Palmas, 14/6 à 15/ Rio Janeiro, 14/9 à 15/ River Plate, 15/6 Zarate, 16/ Rosario.

(Skrevet den 11. November 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles yderst mal, og der er i det hele for faa Fragter til den fragtlødige Tonnage. Fra Sydbotten, Finskebugt og Rusland gøres kun undtagelsesvis Forretning. Tyskland og Danmark har optaget og kan anvende enkelte Sejlere for Kornlaste til uforandret lave Rater. Østnorge er ligeledes noget mattere i Noteringer, og Vestsverrig har intet at byde paa.

Udsigterne er saaledes til Oplægning.

Returfragter Vest fra er ligeledes kun faa og utilstrækkelige for den fragtlødige Tonnage, idet der kun tilbydes enkelte Kul-, Clay- og Foderstoflaste. Kulfragterne fra Østbritannien er 8 à 8½ £ pr. Keel, men ogsaa i denne Fart er der ikke nogen Udsigt til Bedring.

Angaaende de mindre Skibe er der ingen store Forandringer at berette om; Nordtyskland optager stadig en Del Tonnage for Rug, saaledes sluttede Stralsund til 5 og 5¼ M., Greifswald 5½ M., Rostock 5 M.; derimod er de østligere Pladser som Colberg og Rügenwalde ualmindelig flove, og det er nærmest umuligt at opnaa Tilbud derfra. Danzig synes fastere og søger i hvert Fald Skibe for svært Korn til 6 à 6½ M. Med Hensyn til de russiske Østersøpladser er Markedet ogsaa fra disse meget mat; der sluttes saavel fra Riga om Libau til 14 M., men der er kun lidt fremme, og Skibene har undertiden maattet ligge længe fragsøgende. Sverige er ligeledes uforandret og ret stille; heller ikke Sundhavnene har noget videre, og hvad Danmark angaar, er Provinserne stadig ikke videre livlige. Der sluttes for Byg og Sukker, nærmest til Kjøbenhavn, men saa overdrevent meget er det just ikke; heller ikke Kjøbenhavn kan opvise nogen Bedring, tværtimod er det meget flovt derfra. Der sluttedes Soyakager til Middelfart 14 Øre, Hvede til Thisted 20 Øre og Oljekager til to Limfjordspladser 23 Øre, Nykjøbing Falster 14 Øre.

Fra Sø og Land.

Telegraf og Signaler i gamle Dage. Nu, da den traadløse Telegraf gaar sin Sejersgang Verden rundt, finder et amerikansk Blad »The Telegraph in America» sig foranlediget til at

give en Oversigt over de forskellige Maader, hvorpaa man i ældre Tider søgte at lette Efterretningstjenesten paa lange Afstande.

Det første Fjernsignalsystem blev opfundet og anvendt af en Dr. Hooke i 1684. Det bestod af et meget primitivt System af Træklodder til Angivelse af de forskellige Bogstaver. At dette System ikke egnede sig for store Afstande, siger sig selv.

Et Aarhundrede senere, i 1794, holdtes tre Brødre Chappé paa tre forskellige Skoler i Frankrig. Skolerne var ikke i større Afstand fra hverandre, end at man kunde se fra den ene til den anden, men paa Grund af Datidens latterlige Skolereglementer var det forbudt Eleverne at staa i Forbindelse med andre Skolers Elever. Da Brødrene imidlertid længtes efter hverandre, fandt de paa at udveksle Signaler ved Hjælp af et stort Stykke Træ, anbragt paa en Akse. Ved at stille Træet i forskellige Stillinger og ved at anbringe mindre Træstykker paa dets Ender, konstruerede de et fuldstændigt Signalsystem med ialt 192 forskellige Signaler og kunde efter den Tid staa i daglig Rapport med hverandre, indtil Skoleaarene var eudt. Senere blev deres Signalsystem antaget af den franske Regering, semaforiske Signalstationer blev anlagt langs den franske Kyst, og en af Brødrene Chappé blev i 1803 Organisator og Leder af det hele. Systemet var det almindelig anvendte lige til Elektriciteten kom og afløste det.

I England antog Lord George Murray Brødrene Chappé's originale Signalsystem, dog i en noget ændret Form. Systemet accepteredes af den britiske Regering og anvendtes indtil 1816.

I 1807 indførte General Pasley og i 1816 Sir Home Popham en Del ny Modifikationer af Chappé's og Murray's Systemer, idet der indførtes Natsignaler ved et Lampesystem. I den amerikanske Frihedskrig anvendtes til Signaler en Flagstang med en Udligstønde, hvori der ved en Kurv og et Flag blev givet Signaler efter et aftalt Semaforeringssystem.

Saa sent som i 1846 anvendtes Murray's System af en Del amerikanske Børsægtere, som i al Hemmelighed i Spekulationsojemend drev deres egen Underretningstjeneste mellem New York og Philadelphia. Selv efter at Morsetelegraphen var indført opnaede man med det gamle System Resultater, som ofte hidførte den største Forvirring paa Børsen.

Firmaet Fisker & Nielsen meddeler os, at den danske Støvsuger »Nilfisk» paa den store Adria-Udstilling i Wien, der afholdes under Profektorat af Erkehertug Franz Ferdinand af Østrig-Este, er blevet tilkendt Udstillingens Guldmedalje.

Ligesom paa er i Leipzig afholdt Udstilling var der i Wien udstillet Støvsugearrater fra Tyskland, Amerika og andre Lande, men i begge Tilfælde fik kun »Nilfisk», som er dansk Opfindelse og dansk Arbejde, den største Udmærkelse.

Firmaet Iversen & Larsen, her, har tilsendt os en lille Brochure først omhandlende lidt af Theens Historie, hvorefter det bl. a. frengaar, at det nu er c. 300 Aar siden Theen første Gang bragtes til Evropa, og at det varede næsten et helt Aarhundrede, førend den blev en almindelig Drik. For c. 50 Aar siden var 40 Millioner Pund tilstrækkelig til at tilfredsstille Efterspørgselen, og nu andrager alene Englands Forbrug c. 200 Millioner Pund om Aaret. Derefter fortæller den om den saakaldte Singalwatte eller Ceylon Have The, der siges at være den fineste af alle Theerter. Dette skal have sin Grund i, at Singalwatte-Theen dyrkes i Ceylons Thehave paa saakaldet »jomfruelig Grund», det vil sige paa ugødet Jord, i Modsætning til den kinesiske The, der altid vokser paa stærkt gødet Jord. Det paastaas, at enhver, der er i Besiddelse af udpræget Smagsans, altid vil foretrække denne The-sort for alle andre Theerter, som er produceret paa gødet Jord. Her i Landet har denne The-sort derfor ogsaa vundet Indgang i mange Hjem. Theen behandles paa Firmaets Lager, i elektrisk drevne Sigter med Luftsugere, afvejes paa sindrigt konstruerede Afvejningsmaskiner og pakkes i tynde valsede Bly- eller Aluminiumsplader, der gør Emballagen lufttæt og derved gør, at Theen beholder sin Aroma i aarevis.

Havarier og Forlis.

Roch City, Barkskip af Kotka, er paa Rejsen fra Hernøsand til London med en Ladning Træ blevet paasejlet, da det laa til Ankers paa herværende Yderred, af Dampskib »Thyra», der var paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Antwerpen. Barkskipet tog dog ikke større Skade, end at Rejsen kunde fortsættes til Bestemmelsesstedet.

Sapa II, dansk Motorfartøj, kom den 8. ds. paa Grund ved Hals. Skibet har Assistance.

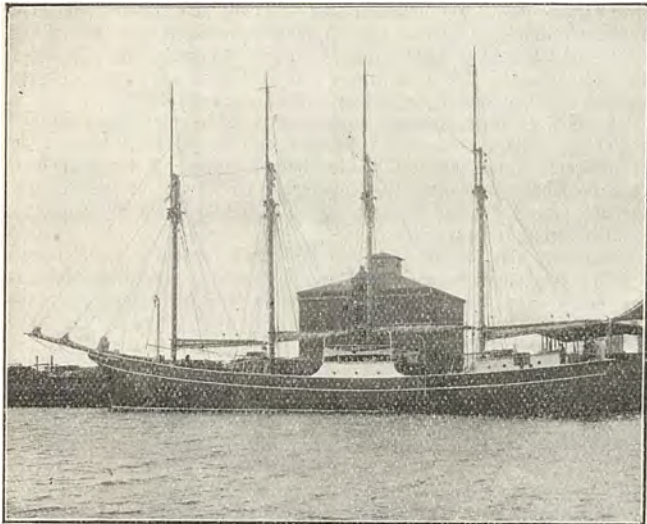
Abraham, Barkskip af Bergøvara, er paa Rejsen fra Hudiksvall hertil med en Ladning Træ sprunget læk og indgaet til Kalmar. Senere blev Skibet af Bugserdamper bragt hertil.

Svanen, dansk Skonnert, har i Swinemünde været i Kollision med Dampskib »Rhein» og faaet saa stor Skade, at den maatte bringes til Stettin for Reparation.

Argus, Galease af Nakskov, blev den 8. ds. i Gasværkshavnen paasejlet af Dpsk. »Mimer» af Stockholm og fik en Del Skade, som i Mindelighed blev afgjort med Kr. 950. »Mimer», der ingen Skade tog, fortsatte Rejsen.

Othello, Skonnert af Höganäs, er paa Rejsen til Frederikssund truffet flydende paa sin Last (Træ) udfør Ystad. »Südra Sverige«, der traf Skonnerten, tog den paa Slæb. Besætningen, Kaptejn og 5 Mand, er antagelig optaget af et andet Skib; sandsynligvis et Skib, som Skonnerten har været i Kollision med.

Capella, Skonnert af Höganäs, er paa Rejsen fra Rostock til Thisted med Rug, kommen paa Grund ved Livø. Skibet har Assistance.



M/S „MORTEN JENSEN“,
Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Portland 10./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Porto Vecchio 8./11. — Anglo Dane, Pape, ank. hertil 8./11. — A. N. Hansen, Sørensen, pass. Holtenau 12./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Petersborg 31./10. — Arkansas, Egeuse, afg. herfra 10./11. — Arno, Lepper, afg. Tunis 10./11. — Aurora, Gommesen, pass. Brunsbüttel 10./11. — Beira, Mortensen, ank. Petersborg 1./11. — Bergenhus, Meyer, afg. herfra 11./11. — C. F. Tietgen, Pedersen, afg. Kristiansand 8./11. — Chr. Broberg, Larsen, ank. Petersborg 31./10. — Christian IX, Hyllested, afg. Havre 11./11. — Charkow, Soeberg, pass. Holtenau 8./11. — California, Petersen, ank. New York 6./11. — Christianssund, Andresen, afg. Trondhjem 12./11. — Dagmar, Müller, afg. herfra 8./11. — Dania, Jørgensen, ank. Leixoes 24./10. — Ebro, Lunge, pass. Brunsbüttel 10./11. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 11./11. — Ficaria, Munch, afg. herfra 11./11. — Florida, Andersen, ank. Kristiania 10./11. — Garonne, Kromann, ank. Trångsund 9./11. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 11./11. — Hengest, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 11./11. — Hjelme, Andersen, ank. Danzig 10./11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. London 10./11. — Jolantha, Kylesbech, ank. hertil 11./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 10./11. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 7./11. — Kiew, Tønnesen, ank. Antwerpen 8./11. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 5./11. — Louise, Swan, ank. hertil 10./11. — Louisiana, Jon Jønsen, afg. Newcastle 29./10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 4./11. — Minsk, Harder, ank. Riga 11./11. — Morse, Nellenmann, ank. Dunkerque 11./11. — Nicolai II, Petersen, ank. Petersborg 20./10. — O. B. Suhr, Frisette, ank. Petersborg 10./11. — Omsk, Jacobsen, afg. Hull 11./11. — Oscar II,

Hempel, ank. hertil 4./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 1./11. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 6./11. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 7./11. — Romney, Bogvad, ank. London 11./11. — Saga, Hansen, ank. Bordeaux 31./10. — Saxo, Rasmussen, afg. London 11./11. — Seine, Le Dizes, ank. hertil 7./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 8./11. — Tiber, Bech, afg. Neapel 11./11. — Tomsk, Wiberg, afg. Newport 10./11. — Tula, Therkildsen, afg. Marseille 10./11. — Tyr, Thaning, afg. herfra 11./11. — United States, Gottsche, afg. Kristiania 12./11. — Vendsyssel, Henriksen, ank. Petersborg 5./11. — Viking, Tramp, afg. herfra 7./11. — Virginia, Ørsted, pass. Dunnethead 26./10.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 8./11. — Amalienborg ank. Riga 6./11. — Brattingsborg afg. Hull 29./10. — Børglum afg. Dunkerque 8./11. — Dansborg ank. Cardiff 2./11. — Elsborg ank. Petersborg 2./11. — Esrom ank. Genua 3./11. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 8./11. — Frederiksborg ank. Torre 9./11. — Guldberg pass. Hammeren 7./11. — Gurre ank. Garston 6./11. — Hammershus afg. Delagoa Bay 20./10. — Harrildsborg afg. Marseille 8./11. — Hundborg ank. Riga 9./11. — Jelling afg. Caimanera 29./10. — Jømsborg ank. Barry 1./11. — Jungshoved ank. Helsingborg 8./11. — Jøgersborg afg. Kjøbenhavn 4./11. — Kallundborg ank. Sevilla 6./11. — Kalo ank. Carloforte 2./11. — Klampenborg afg. Barrow 7./11. — Kronborg afg. Rio Jaeniro 8./11. — Lejre afg. Baltimore 2./11. — Marselisborg ank. Santa Fé 31./10. — Næsborg ank. Manchester 2./11. — Randelsborg afg. Lübeck 5./11. — Silkeborg ank. Garston 21./10. — Skanderborg ank. Cette 7./11. — Skodsborg ank. Riga 29./10. — Spigerborg afg. Philippeville 1./11. — Stegelborg afg. Kjøbenhavn 8./11. — Stjerneborg ank. Velzen 7./11. — Søborg ank. Aarhus 10./11. — Taarnborg afg. Barreiro 6./11. — Ulfborg ank. Port Romain 3./11. — Uranienborg afg. Swansea 7./11. — Vordingborg ank. Kjøbenhavn 10./11. — Ørkild afg. Genua 8./11.

Det Østasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Antwerpen 10./11. udg. — Pangan ank. Genua 10./11. udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3./11. udg. — Selandia ank. Bangkok 1./11. udg. — Tranquebar ank. Drammen 7./11. udg. — Samui ank. Portland 1./11. udg. — Kina pass. Perim 30./10. udg. — Siam afg. Antwerpen 31./10. udg. — Bandon afg. Singapore 1./11. hjemg. — Arabien afg. Wladivostok 10./11. hjemg. — Cathay ank. Wladivostok 9./11. hjemg. — Annam ank. Kjøbenhavn 8./11. — Bintang pass. Gibraltar 6./11. hjemg. — Indien pass. Suez 10./11. hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Paramaribo 4./11. udg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Libau 8./11. til Rouen. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 7./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 8./11. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 23./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Terneuzen 8./11. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Methil 7./11. til Kiel. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Cardiff 8./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Jacobstad 4./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Newcastle 31./10. til Livorno. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Terneuzen 29./10. — Newa, Dahl, ank. Genua 4./11.

Vesterhavet. Hebe, Gregersen, ank. Trångsund 8./11. — Inger, Schiff, ank. Wasa 8./11. — Nancy, Petersen, afg. Gefle 8./11. til Barcelona. — Polly, Mathiasen, pass. Portland 8./11. for Barcelona. — Bodil, Jensen, afg. Marseille 7./11. til Malmø. — Nora, Lauritsen, ank. Raumo 7./11. — Nautik, Nielsen, afg. Portland 6./11. til Valencia. — Cito, Jepsen, afg. Portland 6./11. til Cadix. — Fylla, Brinch, afg. Portland 6./11. til Almeria. — Norma, Deen, ank. Casablanca 3./11. — Nexos, Basse, afg. Kotka 11./11. til Abo. — Dagmar, Skou, afg. Palma 11./11. til Valencia. — Laura, Thøgersen, pass. Hammershus 11./11. for Casablanca. — Johanne, Mikkelsen, afg. Portland 11./11. til Barcelona. — Ulla, Hansen, afg. Cartagena 10./11. til Port Mahon. — Stella, Larsen, afg. Portland 10./11. til Barcelona. — Ellen, Thoft, pass. Brunsbüttel 10./11. for Valencia. — Karla, Nielsen, ank. Petersborg 9./11. — Rigmor, Uldall, afg. Cartagena 8./11. til Hamburg. — Marie, Nielsen, pass. Gibraltar 9./11. for Aalborg.

Skandia. Rodfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 12./11. til Rotterdam. — Gulfaxe, Hemmingsen, ank. Korsør 11./11. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 10./11. til Burntisland. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Burntisland 9./11.

A. P. Mollers Rederier. Honeborg afg. Rouen 10./11. — Anna Mærsk afg. Liverpool 6./11. — Chassie Mærsk ank. Riga 27./10. — Eleonora Mærsk ank. Garston 1./11. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 6./11. — Laura Mærsk afg. Las Palmas 8./11. — Lexa Mærsk pass. Dover 11./11. — Peter Mærsk ank. Ghent 8./11. — Sally Mærsk ank. Tunis 9./11.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, pass. Kjøbenhavn 9./11. for Stockholm. — London, Bom, ank. La Rochelle 10./11. — Paris,

Blom, afg. Windau 10./11. til London. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne 8./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 29./10. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Rouen 28./10. — Roma, v. Thun, ank. London 10./11.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, afg. Petersborg 8./11. — Sara, Jensen, ank. Riga 7./11. — Helene, Sørensen, ank. Bordeaux 11./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Sovenas 12./11. — Valborg, Hansen, afg. Petersborg 9./11. — Sjælland, Svarrer, afg. London 10./11. — Estrid, Hansen, afg. Reval 10./11. — Agnete, Dam, ank. Rouen 3./11. — Gunhild, Hansen, ank. St. Malo 6./11. — Hermia, Farup, ank. Bayonne 10./11. — Alice, Jørgensen, ank. Harburg 11./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Boness 7./11. — Martha, Christensen, ank. Swansea 5./11. — Elna, Rathje, ank. Sherborough 9./11. — Therese, Pedersen, ank. Rouen 12./11. — Harriet, Larsen, afg. Lovisa 4./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Seaham 7./11. — Simone, Møller, afg. Hudiksvall 7./11. — Jeanne, Olsen, ank. Rosse 7./11. — Vera, Risø, ank. Walkum 7./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Blyth 8./11. — Annine, Leth, afg. Swansea 1./11. — Kamma, Løffer, afg. Hernösand 8./11. — Betty, Lagesen, ank. Savona 6./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Norfolk 11./11. — Ekliptika, Henningsen, afg. Grangemouth 8./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, pass. Kbhvn. 7./11. — Svend, Schmidt, pass. Brunsbüttel 11./11. — Urania, Clausen, pass. Kjøbenhavn 12./11.

Nordseen. Nordland, Andersen, pass. Skagen 11./11. — Krouprins Frederik, Andresen, ank. Dunkerque 9./11. — Holland, Poulsen, ank. Aarhus 8./11. — England, Bennetsen, afg. Boness 8./11.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Port Talbot 11./11. — Europa, Hansen, ank. Ghent 8./11. — Frankrig, Friis, ank. New York 26./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Sidney 31./10.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Aarhus 10./11. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Kjøbenhavn 8./11. — Nordpol, Nielsen, afg. Aarhus 10./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, afg. Gandia 10./11. — Alf, Hansen, ank. Grangemouth 10./11.

Orion. Erik ank. Grangemouth 9./11. — Flindt, Hansen, ank. Ghent 11./11.

Havet. Fyen afg. Granton 8./11.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Rouen 10./11. — Nelly, Clausen, ank. Huelva 7./11. — Fanny, Eriksen, ank. Aarhus 9./11. — Lilly, Bang, pass. Portland 6./11. for Tarragona. — Alexy, Sørensen, pass. Peniche 7./11. for Tarragona. — Dagny, Clausen, pass. Ushant 9./11. for Rochefort. — Mary, Duhn, ank. Ribadesella 9./11.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalsekretær Elis-sejeff, afg. Kronstadt 10./11. — Freja ank. Ipswich 5./11.

Æro. Energi, Jensen, ank. Søderhamn 8./11. — Enigheden, Jensen, ank. Tanger 9./11.

Thurs. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Dunkerque 10./11. — Petrine Hansen, Lyman, ank. Bridgeness 9./11.

Sejlskibe.

Ronne. Louise ank. Christianssand 1./11. — Freja ank. Pillau 3./11. — Marie, Sejer, ank. Antwerpen 3./11. — Lilli, Holm, ank. Odense 7./11. — Nestved ank. Colberg 8./11. — Hans Peter, Holm, ank. Kjøbenhavn 9./11. — Sigurd, Kofoed, ank. Kjøbenhavn 9./11.

Svendborg. Ruth, Larsen, ank. Vejle 4./11. — Alfrede, Clausen, ank. Libau 4./11. — Confidence, Mihaelsen, ank. Kerteminde 4./11. — Union, Andersen, ank. Hernösand 4./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Karlskrona 4./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Havre 5./11. — Fanny, Hansen, ank. Rudkjøbing 5./11. — Helge, Nielsen, ank. Libau 6./11. — Pallisen, Jensen, ank. Egersund 6./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Middlesborough 7./11. — Lindhardt, Madsen, ank. Svelvig 6./11. — Hans Emil, Skov, ank. Libau 7./11. — Vera, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 7./11. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Gefse 7./11. — Ragnhild, Wilde, ank. Abo 7./11. — Philip, Christensen, ank. Dieppe 8./11. — Ludvig, Brandt, ank. Dundee 10./11. — Ellen, Andersen, ank. Faaborg 8./11. — Criterion, Nielsen, ank. Odense 10./11. — Emblla, Nørregaard, ank. Sunderland 10./11. — Clytia, Jensen, ank. Sunderland 10./11. — Flora, Sørensen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — I. Kofoed, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Kjøbenhavn Red 10./11. — Katrine, Hansen, ank. Wemyss 10./11. — Jørgen Ring, Jensen, ank. Horsens 10./11. — Roma, Jensen, ank. Dysart 10./11. — Delos, Andersen, ank. Plymouth 10./11. — Pampa, Jensen, ank. Holbæk 9./11. — Brita, Jensen, ank. Malmø 10./11. — Primula, Jørgensen, ank. Wemyss 10./11. — Valdemar, Andreasen, ank. Flensborg 10./11. — Dagmar, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — Casper, Hansen, ank. Bandholm 10./11. — Skjold, Larsen, ank. Frederikshavn 11./11. — Nora, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 11./11. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Holtenau 10./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 11./11. — Martin Nissen, Jensen, ank. Northmaling 10./11. — Ebenezer, Jensen, ank. Trångsund 10./11. — Libra, Hansen, ank. Dysart 10./11. — Mine, Nielsen, ank. Boness 11./11. — Maagen, Jensen, ank. Arendal 11./11. — Vesta, Poulsen, ank. Leiths Red 11./11.

Æro. Atlantic, Rasmussen, ank. Kjøge 5./11. — Albertine, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 4./11. — Hermod, Dreimann, ank. Svendborg 5./11. — Henry, Jensen, ank. Limhamn 5./11. — Dana, Boye, ank. Odense 6./11. — Emanuel, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 5./11. til Stralsund. — Forældres Minde, Christensen, ank. Teignmouth 5./11. — Sejerskransen, Schmidt, ank. Wilborg 6./11. — Agent Petersen, Frederiksen, er 15./10. prajet paa 21° N. Br. 20° V. Lgd. — Activ, Schmidt, ank. Marstal 6./11. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Augustenborg 6./11. — Ofelia, Clausen, ank. Selvig 6./11. — Marthing, Friis, ank. Dragor 6./11. p. R. t. Pornic. — Freya, Nielsen, ank. Assens 6./11. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 7./11. — Ceres, Bager, ank. Sønderborg 7./11. — Nielsine, Christensen, ank. Aarhus 7./11. — De tre Søskende, Bager, ank. Nyborg 7./11. — Bien, Petersen, ank. Aabenraa 7./11. — Nanna, Østermann, ank. Kjøbenhavn 10./11. — Theodor, Andersen, ank. Neustad 8./11. — Anne, Albertsen, ank. Frederikshavn 8./11. — Rota, Olsen, ank. Kirkvall 9./11. — Hebe, Clausen, ank. Stubbekjøbing 10./11. — Elsa, Boye, ank. Warnemünde 10./11. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Wemyss 10./11. — H. C. Grube, Svane, afg. Sundsvall 10./11. for Yoghäl. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Halmstad 9./11. til Methil. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Setubal 8./11.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 13. November 1913. — Hvordan faar vi Søfolk? — Nyt Kulcerteparti. — Norske Soretsdomme. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibselterretninger. — Kjøbenhavns Borskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 × 4,60 × 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.

Bygget 1913, Staal: 18 × 4,36 × 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Cuprinol

— bedste Imprægneringsmiddel —
A/S Kymeta, Langebrogade 6, Tel. 7516.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Copenagore. Telegram-Adresse: Søassurance. Telefon-Nr. 42.

Fjerde Søforsikringsselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0 16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat Patent for Røg- og Vandrerkedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: •KAYDYHR.

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
Høverkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. „Danskellloyd“.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staalraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staltouge

til Skibshrug og Elevatorer.



Motorfløjter • Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftheholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt Herreekvipering paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf.
2159 Havnegade 28, Aarhus 2159
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis å vis Rullebroen.
Alt Kad og Deltkatesseparer til
Skibsprovantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

ZOO. HAVE

i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.



Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf.
2014 Slotsq. 26, Aalborg 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 8.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Vejtholm“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retsager (sp. Søsager).

AXEL LUND

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansencor“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76, Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Heeksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heekshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havartilfælde 7900.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædnøget.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbåde er altid i Søen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Pristilstand sendes paa Forlangende.

Forhryingskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhryingsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

Sømandshøjskolen i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr. for Befarne, Begyndere og Kokke. 35 Kr. maanedlig. Nærmere ved

VILH. RASCH,
Forstander.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linjer. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søslib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

„MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

Ingen Vibration. Ingen Bedre Styreevne. Ingen forøgede Udgifter. Ingen Forøgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større. Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition ligesom Modeller er til Eftersyn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

SOLE SHIPPERS OF BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
 { 6886.

Kvæsthusgade 3, St. Kjøbenhavn K. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderoilier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maaneden fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

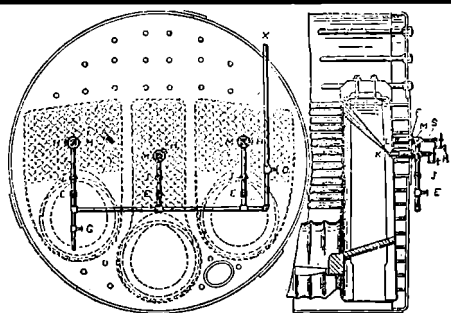
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. November 1913

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør. Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbodvej 7, Mez.
Compositioner
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde
• • Leverandør til Flaaden • •

A/s **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)
Indregistreret  Varemærke

Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum
Telefon 5601
• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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“.

BLOM & Co., NORRKÖPING.

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.

Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

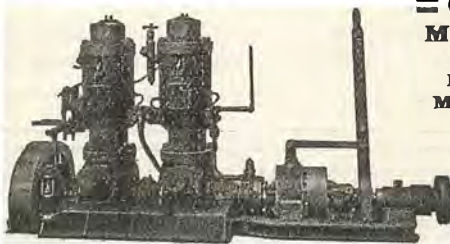
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUXHAM RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**

VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.
Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40%. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.

Telefon 7262.



Berg & Larsen
Nyhavn 53, Kjøbenhavn,

og
Chr. Schjerbecks Æfterf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K. Tel. 3662

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enstaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x.
Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparereres.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Lodsaspirant.

Plads ledig ved Kjøbenhavns Lodseri den 1. Jan. — Betingelse bl. a. 3 Aars Sejladssom Styrmand. Henvendelse forinden den 1. Decbr. til **Lodskaptajnen ved Kjøbenhavns Lodseri, Toldboden.**

Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 × 4,60 × 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.

Bygget 1913, Staal: 18 × 4,36 × 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Kjøbenhavn, den 20. November 1913.

En Sag, der sikkert følges med den største Interesse i alle Søfartskredse, nemlig Kampen for Afskaffelsen af den saakaldte Adresse-Kommission i de russiske Østersø- og Hvidehavshavne lægger for Tiden i høj Grad Beslag paa »The Baltic and White Sea Conference«s Virksomhed, og føres med stor Energi og Dygtighed frem af Konferencens energiske Bestyrer, Hr. J. F. Myhre, der, siden Planen om at komme Adresse-Kommissionen til Livs opkom, har ført skriftlige Forhandlinger med de russiske Børskomiteer, foretaget Rejser til de forskellige russiske Byer for at forhandle mundtligt om Sagen, og fik i dette Aars Foraar bragt en Conference i St. Petersburg i Stand for at bevæge Børskomiteerne til at indgaa paa en mindelig Ordning af Spørgsmaalet. Vi har allerede i dette Blads Numre 25 og 29 d. A. bragt nogle Meddelelser om de Bestræbelser, der gøres for at faa den trykkende og nu meningsløse Afgift, hvormed en forældet Kutyme i en lang Aarrække har belastet Skibsfarten paa de russiske Havne, afskaffet, men da Sagen er af betydelig Interesse, og Striden fremdeles er staaende, vil et kort Resumé af Begivenhedernes Gang, og af hvad der senere er passeret, vistnok være paa sin Plads.

Som det vil erindres afholdtes den ovennævnte Conference i St. Petersburg i Maj Maaned d. A., efter Indbydelse af det russiske Handelsministerium, mellem en Deputation for »The Baltic and White Sea Conference« og Repræsentanter for den russiske Regering og Børskomiteerne i St. Petersburg, Reval, Riga, Libau, Pernau, Windau og Archangel, ved hvilken Spørgsmaalet om Afskaffelsen af Adresse-Kommissionen blev drøftet.

Børskomiteerne gjorde ved denne Lejlighed gældende, at Adresse-Kommissionen var en gammel etableret Skik, som gik mere end 100 Aar tilbage i Tiden, og derfor ikke kunde afskaffes og ansaas desuden som Vederlag for ydede Tjenester. Konferencens Delegerede hævdede derimod, at Adresse-Kommissionen, saaledes som den paa- tvinges Rederne af de russiske Børskomiteer er uberettiget, og imødegik samtidig Komiteernes Paastand om, at Adresse-Kommissionen beregnes som et Vederlag for ydede Tjenester.

Det russiske Handelsministerium gjorde gældende, at da »The Baltic and White Sea Conference« gennem Oprettelsen af Balteon Certepartiet havde formaaet Kul-Importørerne til at afstaa fra deres Krav paa Adresse-Kommission, saa var der ingen Grund for Kul- og Trælast-Eksportørerne til ikke at gøre det samme, og henstillede gennem sin Repræsentant paa Mødet til Børskomiteerne at prøve paa at komme til en Ordning med Skibsrederne ved enten at afskaffe Adresse-Kommissionen eller faa den nedsat.

Regeringens Delegerede erklærede yderligere, at en Bestemmelse i § 1 i Libau Børs-Usance, i Følge hvilken Adresse-Kommission skal betales, selv om Certepartiet bestemmer det modsatte, er ulovlig, og at dette i det hele gælder Kravet om Adresse-Kommission, naar der ikke ydes Skibet eller Kaptajnen visse Tjenester til Gengæld.

Spørgsmaalet blev rejst i Forbindelse med den russiske Lov af 8. Juni 1901, angaaende Omordningen af Havnegebyrerne i Rusland. I Henhold til denne Lov er alle Gebyrer afskaffet, undtagen de Gebyrer, som repræ-

senterer et Vederlag for ydede Tjenester f. Eks. Lodsafgift etc. Mødets Formand henlede allerede Opmærksomheden paa denne Lovs Bestemmelser i sin indledende Tale, og der blev refereret til den næsten af alle Talerne. Børskomiteernes Repræsentanter fastholdt imidlertid, at Adresse-Kommissionen var et Gebyr, for hvilket der blev ydet Tjenester, hvorfor den ikke kom i Modstrid med Lovens af 8. Juni 1901, og grundede hele deres Forsvar for Adresse-Kommissionens Bibeholdelse paa denne Paastand.

Handelsministeriets juridiske Konsulent var til Trods for Børskomiteernes Erklæring ikke overbevist om, at der blev ydet Tjenester til Gengæld og gjorde gældende, at en Kutyme ikke er tilstrækkelig til at fastslaa Retten til Opkrævelse af Adresse-Kommission, naar der ikke blev ydet nogen Tjeneste. Det vil være nødvendigt at fastslaa dette ved Lov. Retten til at opkræve Adresse-Kommission maa derfor endnu bevises ved en Dom, afsagt af det Kejserslige Senat i St. Petersburg.

Senere har Riga Børskomite sendt et Cirkulære til forskellige Handelskamre i Tyskland med Forespørgsel om, hvorvidt der eksisterer nogen Kutyme i tyske Havne med Hensyn til Adresse-Kommission ligesom i de russiske Østersøhavne. Svarene fra Tyskland var imidlertid alle benægtende, og især fremhævede Lübecks Handelskammer, at saavidt det vidste, eksisterede en saadan Kutyme ikke i nogen evropæisk Havn, alene med Undtagelse af de russiske. Det kan vel hænde, at der for en ikke russisk Havn ved Befragning træffes Aftale om Adresse-Kommission, som saa bliver fradraget Fragtbeløbet. Men en saadan Adresse-Kommission maa for at være gældende udtrykkelig betinges i Certepartiet, medens Forpligtelsen til at betale Adresse-Kommission i de russiske Østersøhavne er uafhængig af Certepartiets Betingelser. Rederne maa i de russiske Havne betale Lastmodtageren og tillige Afskiberen en kutymemæssig Adresse-Kommission og i de fleste Tilfælde desforuden betale en Mægler Vederlag for at varetage Skibets Forretninger, da Klarering af Skibe i russiske saavelsom i alle andre Havne meget sjældent bliver udført af Afskiberen eller Lastmodtageren. Der ydes saaledes ingen særlige Tjenester i de russiske Havne af Afskibere eller Lastmodtagere til Gengæld for den Adresse-Kommission, som bliver afkrævet Skibet. Der foreligger ligeledes fra Chamber of Shipping Meddelelse om, at Adresse-Kommission er ukendt i England, naar den ikke er kontraktmæssig betinget.

For tilfulde at godtgøre dette og dermed at borttage det Grundlag, hvorpaa Børskomiteerne bygger deres Forsvar, har »The Baltic and White Sea Conference« i sit September Cirkulære fremsat en grundig Undersøgelse af de forskellige Tjenester, som paa staas at blive ydet Skibene af Købmændene. Resultatet af denne Undersøgelse maa siges at være saa fuldstændig i Børskomiteernes Disfavør, at en eventuel Dom af det Kejserslige Senat i St. Petersburg i denne Sag, om en saadan kommer til at foreligge, sikkert ikke vil blive til synderlig Glæde for Børskomiteerne. Vi gengiver her efter Cirkulæret kortfattet de væsentligste Punkter.

Naar det paa staas, at Afskiberen eller Modtageren er ansvarlig overfor Toldvæsenet for Bøder, som maatte blive paalagt Skibet, og for hvilke Afskiberen eller Lastmodtageren maa stille Garanti, saa fremgaar det af den

russiske Toldlov, at disse overhovedet ingen Forpligtelse har til at stille Garanti overfor Toldvæsnet for eventuelle Bøder, men at Kaptajnen enten kan deponere et Beløb eller, hvad der i Praksis er det almindelige, formaa sin Mægler til at stille den fornødne Sikkerhed.

Et andet Punkt er Fragtforskud, men om dette gælder det, at der i de russiske Havnes Børs-Usancer er fastsat et Vederlag af 2 pCt. for Fragtforskud, og da ingen Købmand har Ret til at forlange Vederlag to Gange for samme Tjeneste, følger det af sig selv, at Adresse-Kommission intet som helst har med denne Tjeneste at gøre.

Naar det endvidere paastaas, at Kaptajnen erholder Assistance ved Betaling af Told paa Ladningen og ved Udstedelsen af Manifest til Brug for Toldvæsnet ved Beregning af Pud Afgift, saa gælder det, at Told af Ladningen, ligesom Pud-Agiften, der ogsaa hviler paa Ladningen, er Kaptajnen uvedkommende. Ydermere er det Skibsmæglerne, som udsteder disse Manifeste.

Med Hensyn til Inkassation af indgaaende Fragt gælder det samme, som er bemærket angaaende Fragtforskud. Børs-Usancen fastsætter et Vederlag herfor, der varierer fra 1 til 3 pCt. i de forskellige Havne, og Modtageren har ingen Ret til at forlange Kommission, da det er ham, der skylder Skibsrederen Fragten.

Heller ikke ved Ansættelse af Stuver og Arbejdere eller ved Raad og Vejledning til Kaptajnen har Afskiberen eller Modtageren nogen Ulejlighed, da Skibet enten er pligtig til at ansætte disses Stuver, der da tilbyder sig ved Skibets Ankomst, eller naar det er færdigt til at laste, eller Rederen har sin egen Stuver, med hvem han har foretaget Arrangement før Skibets Ankomst. Med Hensyn til det andet Punkt, da véd enhver, der er kendt med Skibsfarten, at nu til Dags vil ingen Reder eller Kaptajn finde paa at henvende sig til Afskiberen eller Modtageren om Raad eller Vejledning til Beskyttelse af Skib eller Interesser, da Rederen har sin egen Mægler til at varetage disse.

Som et af de Tilfælde, hvor der bliver ydet Tjeneste, nævnes ogsaa Mellemkomst i Disput. De samme Bemærkninger, som indeholdes under den foregaaende Kategori, gælder her. Rederens betalte Agent vil enten selv eller ved Hjælp af en »Protection« Klub, af hvilken næsten alle Redere er Medlemmer, forsøge at ordne Striden. Disse Uoverensstemmelser opstaar næsten altid mellem Kaptajnen og Afskiberen eller Modtageren, og det vilde derfor være meningsløst, om ikke umuligt for Rederen at henvende sig til Modtageren eller Afskiberen.

Endvidere er der Betaling af Havnegebyrer etc. for Skibets Regning. De samme Bemærkninger, som er gjort med Hensyn til Fragtforskud, gælder her. Hvis Afskiberen eller Modtageren betaler nogle af disse Gebyrer for Skibets Regning, vil han selvfølgelig dække sig selv i Form af Fragtforskud og forlange sit Vederlag i Henhold til Børs Usancerne.

Endelig nævnes Assistance til Kaptajnen om ønskes, ved Indkøb af Proviant, Kul etc., Reparation af Skibet, Vejledning i Disputer mellem de lokale Købmænd eller Arbejdere m. m., samt Skibets Klarering og Udstedelse af Kommossementer.

I ingen af de her nævnte Tilfælde vil Kaptajnen eller Rederen tænke paa at henvende sig til Modtageren eller

Afskiberen. Med Hensyn til Indkøb har Rederen enten forud foretaget sine Arrangementer, eller Kaptajnen vil henvende sig til Rederens Mægler, der ogsaa er den, der besørger Skibets Klarering og Udstedelsen af Kommossementer.

Disse Kendsgerninger, som er ubestridelige, vil tilstrækkelig fastslaa det Faktum, at der ingen Tjenester bliver ydet som Vederlag for Betaling af Adresse-Kommission. Som Følge heraf er det Grundlag, paa hvilket Børs-komitéerne bygger deres Fordring, fuldstændig bortvejret.

I sit Oktober Cirkulære skriver »The Baltic and White Sea Conference«: Det er tilfredsstillende at se, at Søfartens Organer alle som én understøtter os i Kampen imod den russiske Adresse-Kommission. Men naar foruden vore egne Allierede endogsaa selve Tømmerhandlernes Organ udtaler sin Sympati med Bevægelsen, saa er vi ikke alene tilfredse, men bliver bestyrket i den Overbevisning, at vi kæmper for en god Sag. Saaledes skriver »The Timber News and Sawmill Engineer« i sit Nummer for 25. Oktober under Overskriften »Russisk Adresse-Kommission«:

»Spørgsmaalet rejser sig paany, og man maa fremfor alt være »The Baltic and White Sea Conference«, med hvem Tømmerhandlerne dog ikke altid er i Overensstemmelse. Tak skyldig for de energiske Skridt, som den tager i denne Sag. Det maa haabes, at »The Timber Trade Federation« selv ikke vil tabe denne Sag af Syne, men vil samarbejde med Konferencen for at faa Adresse-Kommissionen afskaffet, og derved bringe Erhvervet en hel Del Penge i Lommen eller dog forhindre, at de bliver taget ud deraf.«

Cirkulæret minder dernæst om en Artikel, som fremkom i Januar Maaned i Fjor i »Timber Trade Journal«, angaaende Adresse-Kommissionen i Archangel. Denne Artikel har særlig Interesse i denne Sammenhæng. — Som Kommentar til en Meddelelse om, at det russiske Handelsministerium havde truffet den Afgørelse, at en Adresse-Kommission af 55 Kopek pr. Ton vil være at ophæve i Følge Loven af 8. Juni 1901, skriver Bladet nemlig:

»Da denne Afgift, bortset fra særlig Overenskomst, er blevet erklæret ugyldig af det russiske Handelsministerium, er det et Spørgsmaal, om der ikke burde lægges et Pres paa Afskiberne i Archangel for at bevæge dem til at sælge deres Varer paa Kontraktbelingelser, som udelukker Anvendelsen af et Paalæg, som nu kraftigt er blevet erklæret for ulovligt. Afskiberne har efter vor Formening, rigelig Lejlighed til at tjene Penge paa deres Tømmer uden at lægge en gammel men unødvendig Afgift paa Importørerne, igennem de Fragtrater, som de paa Grund af den maa betale. Hjulpet frem ved det russiske Handelsministeriums Afgørelse, er der her i disse vanskelige Tider, fremkommet et Moment, som Importørerne kunde benytte til deres Fordel, ved at sikre sig lavere Fragtrater.«

En Afskiber af Tømmer, som besvarer denne Artikel, deler selvfølgelig ikke det Syn paa Tingene, som den er Udtryk for. Efter at have gjort et stort Nummer af »alt det Arbejde og Besvær« med »Skibenes Klarering paa Toldboden etc.«, som Afskiberne maa finde sig i, til Gengæld for de 55 Kopek, skriver han, at Afskiberne sikkert ikke uden Kamp vil opgive »en saadan ubetydelig Fordel«, selv om den er forældet, i det Haab at tjene Penge paa Tømmeret paa andre Maader, som efter hans Mening vil vise sig illusorisk. Naturligvis vil Importørerne blive de eneste, som vinder ved Forandringen, tilføjer han, da de vil være i Stand til at sikre sig billigere Fragter etc. etc.

Hertil bemærker »The Timber Trades Journal«:

»Det kan ikke nægtes, at Retningen af den moderne kommercielle Følelse gaar imod at forevige disse smaa

Afgifter paa Handelen, der tilsyneladende er Vederlag for Tjenester af en ubetydelig eller tvivlsom Værdi, og for hvis Afpresning den væsentligste Begrundelse er graahærdet Aldershævd. Vor Korrespondent paastaar, at Afgiften er billig for alt det Arbejde, der bliver gjort, men hvad Afskiberen yder som et virkeligt Vederlag for denne Afgift, der andrager c. 1 sh. 6 d. pr. Standard, har vi aldrig været i Stand til at forstaa. Afskiberen udlægger ganske vist Lodspengene og Tonnageafgiften for Skibet, og vor Korrespondent meddeler, at Afskiberen klarer Skibet paa Toldboden, men selv om dette er Tilfældet, er vi klar over, at Skibet maa antage en Mægler, som refunderer Afskiberen Lodspengene og Tonnageafgiften, samt betaler ham Adressepengene, og som selv faar en Betaling af Skibet for disse Tjenester. Det forekommer os, at det afgørende er, om disse Adressepenge virkelig er et Vederlag for Tjenester, som er forlangt af Skibet og ydet til det, eller om de maa betragtes som en Omvej til at paatvinge Importøren en Afgift af fra 1 til 2 sh. pr. Standard paa hans Indkøb. Nu til Dags maa enhver Betaling kunne taale nøje Undersøgelse, og da vi slutter os til den Anskuelse, at Afskiberen har udmærket Lejlighed til at tjene Penge, uden at afpresse hvad der efter vor Mening er en Skat paa Handelen, er vi villige til at give Plads for andres Anskuelser.»

De Bemærkninger, som »The Timber Trades Journal« her gør, udtrykker netop Konferencens Mening om den russiske Adresse-Kommission. Hverken Importørerne eller Rederne skulde bebyrdes med denne Afgift, som Bladet betegner som »en Skat paa Handelsomsætningen«, og som kun er begrundet ved graahærdet Aldershævd. Det er ogsaa værd at bemærke, at samme Blad mistvivler om den Paastand, at der bliver ydet Vederlag for Adresse-Kommissionen.

Et andet betydeligt Organ for Tømmerhandelen, det franske Ugeblad »Journal du Commerce des Bois«, bringer ogsaa i sit Nummer for 29. Oktober en Artikel om den russiske Adresse-Kommission, i hvilken den giver sin Tilslutning til Konferencens Kamp imod samme.

Bladets Slutningsbemærkninger lyder saaledes:

»De franske og andre udenlandske Importører, som køber Tømmer i Rusland, vilde handle rigtigt ved ikke at acceptere nogen Købekontrakt, som belinger Kommission til Afskiberne i de russiske Havne i Østersøen og Hvide Havet. Ved at nægte at acceptere en saadan Klausul, som betyder et skammeligt og ulovligt Paalæg, vil de støtte Redernes og Konferencens Anstrængelser, og vil bidrage til Afskaffelsen af en Afgift, som er lige saa skammeligt som den er urimelig.«

Dersom Tømmerhandlerne i Storbritannien og paa Fastlandet vilde handle i Overensstemmelse med det Raad som ovennævnte Blad giver og ikke købe Tømmer, med mindre Adresse-Kommissions Klausulen blev udslettet af Kontrakterne, vilde Oppositionen i Rusland snart blive brudt. Det kan betragtes som sikkert, at naar alle Købmændene paa denne Side af Østersøen faar at vide, at Rederne ikke vil bortfragte deres Skibe paa andre Betingelser, vil de indrette deres Kontrakter derefter, og Sagen vil saa gaa i Orden, ligesom den gjorde med Hensyn til Adresse-Kommissionen paa Kul, ved Indførelsen af »Baltcon Certepartiet«.

Ogsaa »Shipp. Gaz.« har behandlet Spørgsmaalet om Adresse-Kommission i en ledende Artikel af 10. Oktober, hvori det bl. a. hedder:

»The Baltic and White Sea Conference« foretager meget betimeligt hensigtsmæssige Skridt for paa en praktisk Maade at gøre den Uvilje gældende, som Rederne nærer imod Betaling af Adresse-Kommission i de russiske Havne. Der blev allerede vundet meget, da det lykkedes at bevæge den russiske Regering til at undersøge Spørgsmaalet. Man skulde have troet, at naar blot Børskomi-

teerne mærkede, hvor meget den offentlige Mening gik dem imod, vilde de have fundet det rettest at overveje Situationen, men det synes jo som om disse Korporationer gør en ubøjeelig Modstand imod en Reform. Jo mere de føler, at Jorden bliver usikker under deres Fødder, jo mere energisk søger de aabenbart efter Grunde for at blive ved det gamle. De vil dog næppe faa Held af deres Bestræbelser i det lange Løb, og deres Modstand maa mane Rederne til den intimeste Fællesoptræden i dette Spørgsmaal. — — — Det mest forunderlige er, at Forsvarerne for Adresse-Kommissionen nu forsikrer, at dersom man gaar bort fra den, vil det have en ugunstig Indflydelse paa Fragtraterne. For andre Folk skulde det synes, at netop det modsatte maatte blive Tilfældet. Børskomiteerne har vist ingen stor Tro til deres Sag, naar de tyer til den Slags flove Argumenter. For dem er Hovedsagen heller ikke Virkningen af en saadan Ophævelse, men derimod Retten til at paalægge en Afgift, der hverken har juridisk eller moralsk Ret. Denne Betragtning maa fornødtigvis opmuntre Rederne til at føre denne Sag frem til Sejer.«

Der er Grund til at lykønske »The Baltic and White Sea Conference« til de allerede opnaaede Resultater af det energiske Arbejde, den har taget op i denne Sag, og til den Tilslutning Konferencen har faaet fra saa mange forskellige Sider, hvad de her anførte Bladudtalelser bringer Vidnesbyrd om. Foruden dette kan Konferencen med Tilfredsstillelse notere, at den vedblivende modtager Meddelelse om Fragtafslutninger: »free of Adress Commission«, og at nogle Redere har opnaaet, at deres russiske Mæglerfirmaer nu kun reflektere paa Tilbud, som er fri for samme, hvilket viser, at Rederne har det i egen Haand, om de vil have Adresse-Kommissionen afskaffet eller ej.

Den internationale Konference i London. Foruden de tidligere nævnte 13 Stater er Konferencen nu ogsaa tiltraadt af Italien, Sverig, Østerrig-Ungarn og Australien, ialt til Dato af 17 Søfartsstater. Den eneste søfarende Nation af nogen Betydning her i Evropa, som endnu mangler, er Grækenland. Konferencen aabnedes den 12. ds. i det engelske Udenrigsministerium, hvor der var mødt over 100 Delegerede. Den engelske Handelsminister Mr. Buxton aabnede Mødet med en Velkomsttale, i hvilken han bl. a. ytrede følgende: »Faa internationale Konferencer har haft større eller ædlere Opgaver at løse, end dem, der var betroet den nærværende Konference. Meget var der allerede gjort af de enkelte Magter for at skabe Sikkerhed paa Søen eller dog forøge denne, men der var endnu meget tilbage at gøre. Det, der har givet Stødet til denne Konferencens Afholdelse, er nærmest den frygtelige Ulykke, som ramte »Titanic«, hvilken havde givet hele den civiliserede Verden noget at tænke paa, og havde vist, at man havde næret for stor Tillid til de store oceangaende Passagerdampers Bygningsmaade. En Tillid, der havde været delt af alle. Foruden dette knytter der sig vigtige Problemer baade til de Passagerskibe, som kun gør kortere Rejser, og ogsaa til Fragtskibene, Problemer, som alle vil kræve den omhyggeligste Overvejelse. For at holde Konferencens Program indenfor rimelige Grænser vil dens Opmærksomhed dog i Særdeleshed blive henvendt paa Sikkerhed for Menneskeliv paa de oceangaende Passagerdampere. De Spørgsmaal, der vil komme til Forhandling, vil efter Ministerens Mening kunne deles i fem Hovedpunkter, nemlig: 1) Vil det være muligt ved Skibenes Bygning at træffe saadanne Foranstaltninger, at man gør det umuligt eller dog vanskeligere for dem at synke? Her tænkes nærmest paa Skodder og vandtætte Rum. 2) Hvilke Apparater og Maskiner behøves der i Tilfælde af Koll-

sion, Ild eller andre Ulykker for at formindske Ulykken og redde de Paagældendes Liv? Under dette Punkt falder altsaa nærmest Baadene med Tilbehør og andre Redningsapparater, samt Ildslukningsapparater m. m. 3) Hvilke Anordninger bør der træffes for at sikre den organiserede Brug af disse Apparater, saa de kan blive betjent paa den bedste og koldblodigste Maade, baade om Bord paa det forulykkede Skib og paa andre Skibe, som kommer dette til Hjælp? 4) Hvorledes kan Hjælp fra andre Skibe eller fra Land hurtigst paakaldes og hurtigst opnaas? Her tænkes nærmest paa traadløs Telegrafi. 5) Hvilke Skridt, kan der, bortset fra Skibet selv, tages for at formindske eller afvende Muligheden for Ulykker? Under dette Punkt tænkes nærmest paa Ispatroljetjeneste i Nord-Atlanterrhavet og Eftersøgning, Meldinger om og Uskadeliggørelse af Vrag, samt Taage- og Stormsignaler.

Dette er i store Træk de Spørgsmaal, som Konferencen vil komme til at beskæftige sig med, og jeg kan ikke undlade at udtale det inderligste Haab, ikke alene om, at denne Conference vil opnaa Overenskomster til Sikkerhed for dem, der færdes paa Søen, men ogsaa, at de Resolutioner, som vi her maa blive enige om, ikke maa blive betragtet som smukke Teorier, men at de maa blive sat i Kraft saa hurtigt som muligt. Naar denne Conference skilles ad, vil det staa til hver af de her repræsenterede Regeringer at bringe Konferencens Beslutninger i Anvendelse overfor sine egne Skibe, hvad det er min Tro og mit sikre Haab, at alle Bestræbelser vil gaa ud paa. Kan dette Resultat naas, vil Konferencens Gerning kunne blive af uberegnelig Værdi, og den vil foruden dette have naaet et endnu større og betydningsfuldere Maal nemlig ved gensidig, venskabelig Meningsudveksling, at have bidraget til Fremme af Fred og Venskab mellem Nationerne.

Ministeren sluttede med at bringe de Delegerede en Hiilsen fra den engelske Konge, der som gammel Sømand vilde følge Konferencens Virksomhed med stor Interesse.

Denne Tale besvaredes paa Fransk af Formanden for Tysklands Delegerede Dr. von Körner, hvorefter Lord Mersey valgtes til Konferencens Præsident.

Til Konferencens Forhandlinger vil Pressen ikke faa Adgang.

En amerikansk Sømandslov. En Korrespondent skriver til »Morning Post«: De amerikanske Redere protesterer imod den Sømandslov, som for nylig er vedtaget af Senatet, og opfordrer Repræsentanternes Hus til at forkaste den. Skibsrederne paa de store Søer og paa Stillehavskysten gør gældende, at Loven vil blive et Dødsstød for den amerikanske Handelsmarine og kun kan tjene til Fordel for den udenlandske Skibsfart og for de kanadiske Havne, baade ved Søerne og paa Vestkysten. Rederne paastaar dertil, at Loven hverken er i Søændenes eller Passagerernes Interesse med Hensyn til Sikkerhed, men kun er beregnet paa at forøge de amerikanske Fagforeningers Magt i Samarbejde med de evropæiske, saaledes at disse bliver i Stand til at overvåge alle Landes Handelsskibe, ved at kontrollere hvilken Arbejdsstyrke, der behøves til at betjene dem.

Det er imidlertid ikke sandsynligt, at disse Grunde vil have nogen videre Vægt i Repræsentanternes Hus. Indflydelsesrige Medlemmer forsikrer, at Loven vil komme til Behandling uden Forhaling i den ordinære Samling i December Maaned, og at den uden Tvivl vil blive vedtaget.

Panamakanalen passeret. New York, den 18. November. »New York Times«s Korrespondent i Panama telegraferer: En lille Dampner »Louise« med en

Mængde fremragende Kanal-Embedsmænd om Bord, havde i Eftermiddag den Ære at være det første Skib, der fuldstændig passerede gennem hele Panamakanalen. Turen blev muligjort ved at gennemgrave det Skred, der havde fundet Sted ved Cucuracha og som dannede den sidste Hindring for Fuldførelsen af Arbejdet paa at forbinde de to Verdenshave. Store Gravemaskiner havde i flere Dage været beskæftiget paa dette Punkt, og det var nu lykkedes at danne en Passage gennem de nedstyrtede Jordmængder. Kanalen vil nu hurtigst muligt blive yderligere udvidet paa dette Punkt, saaledes at store Skibe med kort Varsel kan sendes fra det ene Ocean til det andet, dersom det skulde blive nødvendigt.

Brand i en Dampner. New York, 15. November. Over Cape Race meldes ved traadløst Telegram, at den spanske Dampner »Balmes«, der befinder sig i den nordlige Del af Atlanterhavet, staar i Flamme. Passagererne er bragt over paa Cunardliniens Dampner »Pannonia«.

Cunardliniens herværende Kontor har modtaget et Telegram fra Bermuda, der bekræfter det fra Dampneren »Pannonia« indløbne traadløse Telegram. »Pannonia« ledsager Dampneren »Balmes«, paa hvilken der i rum Sø var udrudt Ild, til Bermuda. Passagererne fra »Balmes«, ialt 103, er velbeholdne om Bord paa »Pannonia«.

Efter et andet Telegram bestaar Ladningen i »Balmes« af Bomuld og Rom, der staar i Flamme.

»Pannonia« er den 16. ankommen til Bermudasøerne med Dampneren »Balmes«, hvor Branden nu er slukket. »Pannonia« har fortsat Rejsen til New York med »Balmes« Passagerer.

(»Ritz. Bur.«)

En britisk Skibsfører faaet Oprejsning. Den nyzealandske Regering har tilbudt en engelsk Skibsfører, E. B. Atwood, en Sum af £. 1,000, som Erstatning for en Uret, der er sket ham ved en Søretssag, som blev behandlet i Auckland paa Ny Zealand, den 19. Januar 1903, i Anledning af den britiske Dampner »Elingamite«s Tab, hvilket Skib Kaptajn Atwood førte.

»Elingamite« led Skibbrud paa en af de yderste Klipper ved Tree Kings Island, Ny Zealand. Delt Lands Regering suspenderede i denne Anledning Kaptajn Atwoods Certifikat, og offentliggjorde Sagen som en Advarsel for Navigatorer. Senere opdagede man, da Ny Zealands Kyst blev opmaalt paany, at de ældre Kort var unøjagtige, og at de Klipper, paa hvilke Kaptajn Atwoods Skib strandede, laa to Sømil fra det Sted, hvor de var angivet i Kortene.

(»Shipp. Gaz.«)

Kaptajn Warrers Jubilæumsrejse. I Anledning af Kaptajn J. J. Warrers 4,000. Rejse over Nordsøen Tirsdag den 4. November har Bestyrelsen for Det Danske Selskab i London afholdt en Herremiddag til Ære for ham Torsdag den 13. November i Monico Restaurant, Piccadilly Circus.

Paa Opfordring af mange og med Bestyrelsens fulde Tilslutning blev ved denne Lejlighed overrakt Kaptajnen et Sølv-Drikkehorn og et kontant Beløb, samlet blandt Det Danske Selskabs Medlemmer, Danske i London og Firmaer, der er kommet i Berøring med Kaptajn Warrer under hans mangeaarige Virksomhed.

Belønning. Grimsby, 17. November. Styrmand paa den danske Damper »Primula«, tilhørende D. F. D. S., Hjalmar Rasmussen-Skovgaard, har af Borgmesteren i Grimsby faaet overrakt »Royal humane Society's« Certifikat for udvist Mod ved at springe over Bord og redde en ung Kvinde, der var faldet ned i en Sluse ved Grimsby Havn. Styrmand Rasmussen-Skovgaard, der er Reserveløjtnant i Flaaden, er dekoreret med Medaljen for Druknendes Redning.

(Ritz. Bur.)

Konsulatvæsnets. Den 11. November har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Bristol, N. Krarup Smith, Afsked fra den af ham beklædte Post.

Den 11. November er Vicekonsulatet i Piteå under Generalkonsulatet i Stockholm blevet nedlagt.

Den 9. September har Udenrigsministeriet ansat G. Søderstrøm af Borgå som ulønnet Vicekonsul sammesteds under det kgl. Konsulat i Helsingfors.

Tunis: Byen Tripolis og Havnene i Libyen samt omliggende Distrikter er erklæret fri for Pest.

Dødsfald. Falkenberg, den 12. November. Havnekaptajn, fhv. Skibbygmester i Halmstad V. J. Chr. Frandsen, er i Dag afgaaet ved Døden her, 63 Aar gammel. Den Afdøde var født i Neksø paa Bornholm.

(»Ritz. Bur.«)

Besejlingen af Lovisa. Mæglerfirmaet A. Veltheim i Lovisa meddeler os, den 13. ds., at Søfarten i det derværende Distrikt paa Grund af det milde Vejr efter al Sandsynlighed vil kunne foregaa ulindret denne Maaned ud og antagelig ogsaa noget ind i December.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 44/1913, afsagt den 21. Maj 1913. Det forenede Dampskibsselskab mod Sandpumpedamperen »Avance«s Reder, Aktieselskabet Avance.

Den 10. Oktober 1912 om Morgenen c. Kl. 7 skete der i Sundet Nord for Hellerup et Sammenstød mellem den Det forenede Dampskibsselskab tilhørende Damper »Sønderjylland« og Sandpumpedamperen »Avance«, tilhørende Aktieselskabet »Avance«. Begge Skibe led ved Sammenstødet nogen Skade.

Damperen »Sønderjylland« havde samme Morgen Kl. 4⁵⁵ passeret Kronborg paa Rejse til Kjøbenhavn. Det havde været Taage siden Kl. 2 om Natten, og i Følge Skibets Dagbog, som dog paa dette Punkt ikke helt stemmer med de i Dagbogen indeholdte Angivelser om den af Skibet den paagældende Morgen udsejlede Distance, havde man siden gaaet med mindsket Fart. Af Skibsdagbogen, saaledes som denne er nærmere suppleret ved den af Skibets Fører og Besætning inden Retten afgivne Søforklaring, fremgaar det, at Skibet, der stadigt gav Taage-signaler, ned gennem Sundet styrede S. t. V., da man lidt før Kl. 6⁵⁰ hørte en Dampfløjte og straks efter Raab, hvilke sidste viste sig at komme fra en Motor-Fiskebaad, som maa antages at have ligget stille. Saavel Dampfløjten som Raabene høretes omtrent ret for. Inden man endnu havde set noget Fartøj, blev der givet Bagbords

Ror for at dreje af for Motorbaaden, og Skibet kom derved til at stævne S. V. t. S. Derefter blev Maskinen stoppet. Efter at Skibet var drejet, saa man Motorbaaden komme frem ret nær ved »Sønderjylland«s Agterende og forsvinde agterud. Inden man endnu havde set det andet Fartøj, hvis Fløjte man havde hørt, gav man, for derved at gaa fri af dette, yderligere haardt Bagbords Ror, hvorved Kursen ændredes til SV. t. V., og da man nu fik Øje paa Skibet, som viste sig at være Sandpumpedamperen »Avance«, og indsaa, at en Kollision var uundgaaelig, gav »Sønderjylland«, for at mildne Stødet, haardt Styrbords Ror og satte fuld Kraft frem for at kunne dreje Bagbord over, men straks efter tørnede »Avance« med sit Bagbords Anker agten for »Sønderjylland«s agterste Ladeport. Begge Skibe kom hurtig klar af hinanden, hvorefter »Sønderjylland« straks fortsatte sin Rejse til Kjøbenhavn. »Avance«, der var bleven liggende for at undersøge sin Skade, sejlede ogsaa til Kjøbenhavn, da man fandt det forbundet med Risiko at fortsætte Rejsen.

»Avance« var Kl. 6 om Morgenen gaaet fra Kjøbenhavn for paa Lappegrunden at indtage en Last Sand. Fra Hellerup, da Taagen begyndte at blive tæt, gik man med langsom Fart. Der høretes Taagesignal — foruden om Bagbord fra en medgaaende Damper — tillige fra en anden Damper, c. 1/2 Streg om Styrbord. Man hørte om Bord i »Avance« den modgaaende Damper komme nærmere, men samtidig angav Lyden af dens fortsatte Taage-signaler, at den fjernede sig fra »Avance«s Kurs saa meget, at »Avance« tilsidst havde den c. 3 Streger om Styrbord. Pludselig hørte »Avance« imidlertid Signal, der antoges at komme fra samme Damper, men nu i en Retning, som var betydelig mere forlig end den, hvori man sidst havde hørt Signalet, og da »Avance« herefter antog, at den anden Damper havde forandret Kurs og nu styrede tværs for Boven af »Avance«, slog dette Skib straks stop, og da et Øjeblik efter Udkigsmanden var skode: »der kommer en Damper ned paa os om Styrbord«, slog »Avance« fuld Kraft Bak og gav haardt Bagbords Ror. Skønt »Avance« drejede hurtigt, var Skibene nu saa nær paa hinanden, at Sammenstødet var uundgaaeligt, og »Avance« tørnede mod den anden Damper, som viste sig at være »Sønderjylland«.

Under nærværende efter Hoved- og Kontrastævning procederede Sag har nu Hovedcitanterne, Det forenede Dampskibsselskab, paastaet Kontracitanterne, A/S. Avance, som Redere for Sandpumpedamperen »Avance«, tilpligtet at betale dem et Beløb af 1,492 Kr., nemlig:

For Reparation af »Sønderjylland« Kr. 1,100; for Tidstab i 5 Dage, beregnet efter Sølovens § 120 Kr. 392; ialt Kr. 1,492, med Renter heraf til Betaling sker.

Kontracitanterne, der i Hovedsagen procederer til Frifindelse, har i Kontrasagen paastaet Hovedcitanterne tilpligtet at betale dem et Beløb af 1,251 Kr., der udkommer saaledes: For Reparation af »Avance« 900 Kr., betalt Bureau Veritas 35 Kr., Tidstab i 5 Dage, beregnet efter Sølovens § 120 116 Kr., yderligere Afsavnstab 200 Kr., ialt 1,251 Kr., hvoraf de fordrer Renter til Betaling sker. Hovedcitanterne procederer i Kontrasagen til Frifindelse, dog at de subsidiært paastaar sig frifunden mod Betaling af 1,051 Kr., idet de protesterer mod den sidste Post, 200 Kr., paa Kontracitanternes Opgørelse.

For begge Skibene gælder det, at de har handlet i Strid med Søvejsreglernes Art. 16, 2 Stk. ved ikke at stoppe straks, da de hørte hinandens Signaler. For »Sønderjylland«s Vedkommende bemærkes herved, at den efter det oplyste i hvert Fald først har stoppet, efter at den havde givet Bagbordsror for at dreje af for Motorbaaden, endskønt den, allerede forinden den hørte Raabene fra denne Baad, havde hørt »Avance«s Dampfløjte omtrent ret for. Men ogsaa »Avance« burde have stoppet straks, da den første Gang, c. 1/2 Streg om Styrbord, hørte Taagesignal, som efter dens egen Formening har været fra »Sønderjylland«.

Til Trods for de saaledes fra begge Sider foreliggende Overtrædelser af Søvejsreglerne, maa Retten efter alt foreliggende anse det for sandsynligt, at Kollisionen dog vilde være undgaaet, saafremt »Sønderjylland« havde undladt derefter at give Bagbords Ror, en Manøvre, som i Taage, hvor det modgaaende Parthøj ikke er kommet til Syne og dets Plads derfor ikke kan bestemmes, maa anses for urigtig og uforsvarlig. Denne Manøvre, som vel førte Skibet fri af Motorbaaden, hvilket dog nærmest maa anses som en Tilfældighed, burde ikke være gentaget for at gaa fri af »Avance« — at »Sønderjylland« paa dette Tidspunkt laa stille, som Hovedcitanterne har villet gøre gældende, er i Strid med, at Skibet ved denne Rorgivning svingede fra SV. t. S. til SV. t. V. Efter det saaledes anførte findes i Medfør af Sølovens § 220, 2. Stk., »Sønderjylland« at burde bære fire Femtedele og »Avance« én Femtedel af den begge Skibene tilsammen tilføjede Skade, dog at ved Opgørelsen heraf Tabet for sidstnævnte Skibs Vedkommende kun vil kunne sættes til 1,051 Kr. Idet det samlede Tab herefter andrager 2,543 Kr., vil »Sønderjylland« heraf have at bære Kr. 2,034.40 og »Avance« Kr. 508.60, og »Sønderjylland«, hvis egen Skade var 1,492 Kr., vil følgelig blive at dømme til at betale Kr. 542.40 til »Avance« med Renter fra den 19. April d. A., medens »Avance« vil have selv at bære den øvrige Skade.

Sagens Omkostninger, som begge Parter har paastaat sig tilkendt, vil være at hæve.

Hvordan faar vi Søfolk?

Vi har modtaget følgende:

Efter at have læst Hr. Forstander Rasch's Indlæg i *Dansk Søfartstidende* finder jeg mig foranlediget til at fremskomme med nogle Bemærkninger desangaaende.

Større Hyre, bedre Kost og bedre Behandling af Mandskabet, det er hvad Hr. Rasch slaar paa, og det er i Sandhed ogsaa en stor Mundfuld, men Hr. Rasch kan jo sagtens forlange, det bliver jo ikke ham, det gaar ud over og samtidig bliver han mere populær blandt vore unge Sømænd, hvilket han vist nok sætter stor Pris paa. Underligt er det ikke, at det falder mangan en dansk Skibsfører for Brystet at læse disse Artikler og høre, hvorledes andre Nationers Skibe bliver rost paa Bekostning af de danske. Man kan ikke undlade at spørge sig selv, om det virkelig er Hr. Raschs Mening og Ønske at faa de danske Skibsførere sat saa lavt ned som muligt i de Unges Øjne. En saadan Behandling af Spørgsmaalet, som den, der er bleven det til Del i dette Blads Nr. 32, skal nok hjælpe til, at Udvandringen til Norge bliver større og ikke mindre. Efter min Mening behøver vi ikke i vor Tid at vise de Unge Vejen til større Fordringer og Frihed, og naar Hr. Rasch alligevel gør sig til Talsmand derfor, da røber det kun hans store Ukendskab til Forholdene om Bord i vore Skibe saavel som i de norske; thi det er hverken Kosten eller Lønningen, der lokker de danske Søfolk til Norge, men simpelthen den slappe Disciplin, der hersker i de norske Skibe, hvilket vore Søfolk inderlig godt véd og kender. At Hr. Rasch ikke skulde vide dette tillader jeg mig at betvivle, men mulig at det ikke for Øjeblikket passer i hans Kram at fremskomme dermed. Naar vi læser hans Artikler, da mærker vi snart, at han faar alle sine Oplysninger fra Søfolkene og ikke fra Officerstanden, og dette bevirker kun, at han kommer til et Resultat, der slet ikke er i Overensstemmelse med Virkeligheden. Den korte Periode, hvori Hr. Rasch var til Søs, ligger for langt tilbage i Tiden til, at han nu kan være kompetent til at bedømme de virkelige Forhold om Bord, og da han desuden kun har sejlet

»foran Masten« er det ikke underligt, at hans Fremstilling af Sagen bliver all for énsidig. Jeg betvivler meget, at det vil hjælpe at faa et Skoleskib til, thi de Erfaringer, vi har høstet fra de andre, opmuntrer ikke videre til at begynde paa ny Forsøg i den Retning, thi ogsaa her er det Nordmændene, som skummer Fløden af de Danskes Bestræbelser for at uddanne en god Sømandsstand; og hvorledes faar vi forhindret, at de unge Mænd rejser til Norge efter endt Kursus paa Skoleskibet? Angaaende Arbejdsvagten, da vil jeg ikke nægle, at denne kan have nogen Indflydelse paa Sømændene, af den Grund, at den næsten ikke findes anvendt paa andre end danske Skibe. Og naar saa er, da lad den blive afskaffet, thi jeg tror ikke, at der bliver mere udrettet, end om der gaas Vagt om Vagt. Selv har jeg indført den Ordning om Bord, at der arbejdes om Sommeren, saalænge det er lyst baade Aften og Morgen, og paa den Maade indvindes med Lethed den Tid, som gaar tabt ved Arbejdsvagtens Afskaffelse. Men forøvrigt er der allerede mange, som har afskaffet denne for længe siden, og det er sikkert kun et Tidsspørgsmaal, naar samme helt vil forsvinde.

At et Skoleskib, som det af Hr. Rasch omtalte med 15 Elever om Bord, vil kunne svare sig, betvivler jeg meget. Selv nu med de gode Tider vilde det næsten være umuligt, og hvad saa, naar de daarlige indtræffer, ja, da vil det sikkert blive Rederne og vel ogsaa Skibsførerne, som anmodes om at træde »hjælpende« til, og da der indenfor disse Kredse næppe findes ret mange, som interesserer sig for Skoleskibsprojektet, tror jeg det bedste er at lade det hvile. Jeg tror for mit Vedkommende, at den bedste Vej for at skaffe Tilgang af Søfolk til vore Skibe vil være at faa et ordnet Lærlingeforhold indført, men for at dette kan komme til at virke betryggende overfor Forældrene, maa Loven træde til og give Føreren større Rettigheder og mulig ogsaa større Pligter overfor de Dreng, som bliver ham betroet. Særlig meget vilde være vundet om Udbetaling af Hyren under Rejsen kunde indskrænkes en Del. Som det er nu, er det umuligt for Føreren at vogte de Unge for de mange Fristelser, som overalt møder dem.

Kristiania, den 10. November 1913.

R. Nielsen,

Fører af 3/m. Sk. »Danmark« af Marstal.

Fragtmarkedet.

Heller ikke i den nys forløbne Uge er der noget Steds indtraadt Forandringer af særlig nævneværdig Betydning. Enkelte af Markederne, nemlig U. S. og La Plata, ligger en Smule lavere som Følge af det daarlige Begær fra disse Kanter, men de øvrige hjemgaaende Markeder synes at have slaaet sig til Ro omkring de i de sidste 8—14 Dage betalte Rater. Sortehavet er maaske nærmest en Ubetrydelighed flovere for December Lastning, hvorimod forrige Uges Rater blev gentaget for November Lastning. Hvad Kulfragterne angaar, da har disse gennemgaaende holdt sig paa forrige Uges Niveau. Der fragtedes i Ugens Løb bl. a. som følger:

Østen. Hvede fra Australien 29/ à 29/6 til U. K. eller Kontinentet pr. December—Januar, 30/ pr. Februar. Ris fra Birma 22/6 til Adriaterhavet, U. K. eller Kontinentet (ekskl. Frankrig og Hamburg) pr. Februar, 22/6 Saigon/Marseille, Havre eller Dunkerque, 23/ to Lossehavne. Palmekærner Madras Kysten/Marseille 25/6 (÷ 5 pCt.) pr. Januar. Bombay/Dunkerque 17/ Dødvægt, prompt.

Sortehavet etc. Korn store Baade Kherson, Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk 7/9 Rotterdam, 8/

Weseren, London, 8/3 Hamburg, Frs. 10½ Marseille pr. 15. November—15. December. Mindre Baade 9/ à 9/3 N. C. 6 d. mere Hamburg, 10/ à 10/6 til Spanien. Sulina 8/ Antwerpen eller Rotterdam pr. December. Erts Poli/Middlesbro 10/, Batum/Baltimore 15/ f. t. (6,000).

Middelhavet. Fosfat Frs. 7 Tunis/Cette (3,500), 7¼ Valencia (2,800). Esparto 13/ à 14/ fra Nordafrika til Firth of Forth. Erts 8/6 Larmes/Le Havre (4,600 med 600—600 Tons Losning), 7/ Aguilas/St. Nazaire (3,400), 6/ Rotterdam (4,000), 7/1½ Garrucha/Glasgow (3,100), 6/6 Hornillo Bay/Calais. Fra Bilbao 4/6 Middlesbro, 4/7½ Newport, 4/4½ à 4/6 Rotterdam, 5/ Calais.

Nordamerika. Korn 2/1½ Portland/Hull pr. December—Januar (22,000 Qrs.), 2/ New York/udsøgt Havn, option 2/4½ Cork for Ordre (20,000 Qrs.) pr. 5.—25. December. Petroleum New York/River Plate 20½ Cents én Lossehavn, 21 Cents to Lossehavne. Kul Norfolk/La Plata 15/, Campana 17/ à 17/6. Tømmer fra Gollen 125/ Buenos Aires, 127/6 Santa Fé. Bomuld fra Wilmington 28/9 Liverpool eller Bremen, 31/3 Le Havre, November, fra Pensacola henholdsvis 33/9 og 35/. Fra Golfen (to Havne) til U. K. eller Kontinentet (to Havne) 13/6 paa Netto Charter, November. Timecharter 3/3 à 3/6 Dødvægt for 3 til 6 Maaneder U. S. og Vestindiefart, 4/9 à 5/ Levering Golfen, Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 10/6 à 11/ O. C. til U. K. eller Kontinentet (ingen Reduktion direkte Havn) pr. November—December, 14/6 (÷ 6 d. direkte Havn) pr. 15. Januar—15. Februar. Salpeter fra Chili 23/9 til Evropa eller U. S. pr. November—December, 23/6 December—Januar.

Østersøen. Korn Petersborg 1/4 Hvedebasis Rotterdam, 1/5 London, Leith 35/ D. B. (450), Great Yarmouth 38/6 D. B. B. (350). For Plupwood sluttedes intet, hvorimod der for Props til Østkysten blev sluttet til Rater varierende mellem 38/ og 39/. Riga 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ à 1/ Antwerpen, Hør Frs. 22 Ghent. For D. B. B. til Grangemouth 23/, Tyne 26/, Manchester 30/, Bordeaux Frs. 36. Libau eller Windau 10½ d. à 11 d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ à 1/ London, 1/0¾ Dunkerque, 1/3 Rouen. Reval 1/ Hvedebasis Rotterdam, 1/1½ Hull og 1/2¼—1/3 Ghent. Fra Stettin til Rotterdam noteres 5½ Dødvægt (Lumpsum) og for Sukker c. 5/9 London, 6/3 à 6/6 Liverpool eller Greenock. Fra Botten betalles bl. a. 24/ D. B. B. Gefle/London (750), 27/6 D. B. B. tre Pladser Sundsvall/London (450).

Kulfragterne. Fra Tynen (N. Br.) eller Blyth 5/6 Libau (1,600), 6/ Pillau (1,500 med 350 Tons Losning), 5/3 Stettin (2,700), 5/3 Fredericia (1,800), 5/9 à 6/ Helsingfors, 4/3 Calais (2,600), 7/3 Gibraltar (1,700), 8/ à 8/3 Genua, 8/3 à 8/4½ Neapel (3,000—4,000), 10/ Venedig, 8/6 Piræus, 11/ Kherson, 8/ Las Palmas. Fra Humberen 5/9 à 6/ Riga, 6/ Pernau, 5/7½ à 5/9 Reval, 4/4½ Dieppe (2,700). Fra Firth of Forth 6/3 Helsingfors (1,400), 5/6 Malmø (1,650), 5/3 Kiel (2,400), 5/6 Lübeck (1,950), 6/ Slesvig (1,400), 5/6 à 6/ god dansk Havn (1,000—1,400), 8/ Oran (2,000), 8/ à 8/6 Genua, Savona eller Livorno. Fra Cardiff eller Newport 4/6 Le Havre (1,600), 5/9 à 6/3 Lissabon, 8/6 Barcelona, 7/9 à 8/ Genua, 9/6 Nizza (1,650), 8/3 Syra eller Piræus (5,100), 8/6 Aleksandria, 8/3 Port Said, 11/ Perim, 11/3 Colombo, 14/6 Rio Janeiro eller River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet foreligger ikke nogen Forandring fra sidste Indberetning, og Markedet ligger overalt mat. Befragtning fra Bottenhavet betragtes som sluttet for Sejlere. Rusland har intet at byde paa. Tyskland har enkelte Kornlaster men Fordringerne er 3 Pence højere end

Tilbud. Danmark har nogle faa Kornlaster, men ogsaa her er det vanskeligt at komme til Forretning paa Grund af de lave Tilbud fra Befragternes Side. Vestsverig og Østnorge er uden videre Interesse for forsejlende Tonnage, og flere Skibe er oplagt.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret mat med ikke mange Kulfragter til danske Havne, hvor Raterne er 7½ à 8½ £. pr. Keel efter Størrelse og Losseplads. Nogle faa Foderstof- og Claylaster udbydes, men ogsaa for disse er Noteringen lidet lønnende.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet i Øjeblikket overordentlig flovt, næsten overalt. Det er saaledes ret vanskeligt at opdrive en Kornlast fra Nordtyskland, som ikke destomindre gennemfører de hidtidige Rater for de faa Ladninger, som fremkommer, dog er Stettin noget lavere stemt og slutter til omkring 4½ M. Lübeck har nogenlunde tilstrækkelig Tilbud at gøre. Sverig er nærmest uforandret, maaske med lidt flere Stenlaster fra Sydsverig. Heller ikke Danmark har noget særligt af Interesse at melde. Provinserne slutter stadig for Byg og Sukker til Kjøbenhavn, men meget ud over det er der ikke, og hvad Kjøbenhavn angaar er det ogsaa derfra temmelig roligt. Der sluttedes for Hvede til Åhus 14 Øre, Oljekager til Limfjorden 23 Øre, Soyaskraa til Rudkjøbing 19½ Øre, Odense 21 Øre; endvidere Hvede fra ventende Dampere til Trelleborg 13 Øre.

Havarier og Forlis.

Ivar, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Caen i Ballast til Blyth været paa Grund ved Bridlington. Skibet kom flot og fortsatte Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

Taasinge, Dpsk., har ved Schulan været i Kollision med et Sejlskib. »Taasinge« fik en Del Skade om Bagbord, som repareredes i Hamburg.

August Leffler, Dpsk. af Helsingborg, har d. 16. ds. paa Rejsen fra Finland til Frankrig med Trælast været i Kollision i Østersøen med Skonnerten »Skibladner« af Rødby, der var paa Rejsen fra Stralsund hertil med Havrelast. Skonnerten fik Rigningen ødelagt og megen Skade paa Skrogot. Dampere tog Skonnerten paa Slæb og bragte den læk til Nordre Røse, hvorfra Svitzers bragte den herind i Havnen. »August Leffler« indgik til Helsingborg.

Herm. Wedel Jarlsberg, Dpsk. af Bergen, er indkommet hertil læk i Forrummet efter Grundstødning paa Rejsen fra Newcastle til Helsingfors.

Julius, Skonnert af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Königsberg med en Ladning Oljekager til Svendborg grundstødt i Svendborgsund.

Jenny, Jagt af Læsø, har paa Rejsen fra Aalborg med Stykgods været paa Grund ved Vesterø. Flot med Assistance af Postdampere, tilsyneladende ubeskadiget.

Martine, Skonnert af Nyborg, har i Randersfjord, paa Rejsen fra Rostock til Randers, været i Kollision med Dpsk. »Niels Ebbesen«. »Martine« fik megen Skade, der repareres i Randers. Capella, Skonnert af Struer, der som meddelt grundstødte paa Livø Bredning, er kommet flot og ind til Thisted.

Blenda, Dpsk. af Oscarshavn, har været paa Grund Syd for Dragør og blev bragt flot af Svitzers og ind hertil. Skibet var paa Rejsen fra Söderhamn med Trælast og Jern til Southampton.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Fragtdampere »Rødfaxe«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibs-Aktieselskabet »Skandia« i Kjøbenhavn, foretoges den 13. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederiets ombordværende Repræsentanters fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyd's højeste Klasse »special survey«, er 248 Fod langt i Dækket, 38 Fod bredt og 17½ Fod dybt. Maskinen er Triple Ekspansion med Over-

flade Kondensation paa 700 indicerede Hestes Kraft, og Kedlerne er udstyret med Wilh. Schmidts Overhedere.

Prøveturen endte i Kjøbenhav, hvor Selskabet overtog Skibet.



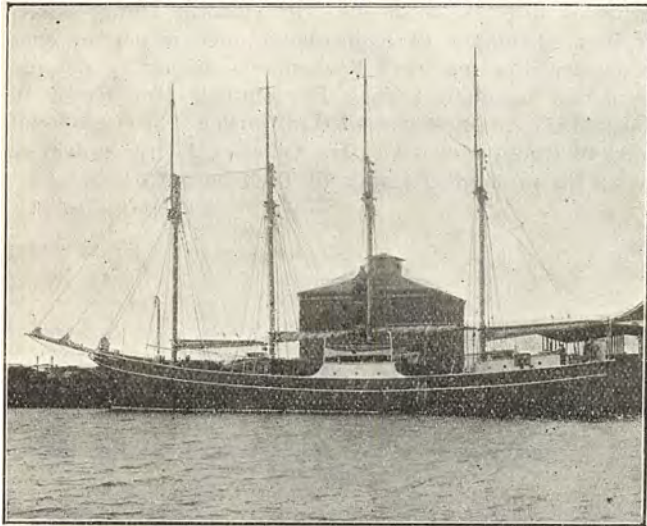
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i varevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/s „**MORTEN JENSEN**“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark: 1

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. herfra 17./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Salonika
16./11. — Algarve, Borries, ank. Marseille 14./11. — Anglo
Dauc, Pape, ank. Trondhjem 17./11. — A. N. Hansen, Søren-
sen, ank. Dunkerque 15./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Riga

15./11. — Arkansas, Egense, afg. Kristiania 14./11. — Arno,
Lepper, afg. Livorno 17./11. — Aurora, Gommesen, afg. Ant-
werpen 17./11. — Beira, Mortensen, pass. Brunsbüttel 17./11. —
Bergenhuis, Meyer, ank. hertil 16./11. — C. F. Tietgen,
Pedersen, afg. Kristianssand 8./11. — Chr. Broberg, Larsen,
pass. Brunsbüttel 17./11. — Christian IX, Ørsted, ank. Pillau
17./11. — Charkow, Sæberg, ank. Petersborg 12./11. — Cali-
fornia, Petersen, afg. New York 12./11. — Christiansund,
Andresen, ank. hertil 17./11. — Dagmar, Mueller, ank. Petersborg
12./11. — Dania, Jørgensen, afg. Leixoes 15./11. hertil. — Ebro,
Lunge, afg. Hull 17./11. til Liban. — Ficara, Munch, ank.
hertil 17./11. — Florida, Andersen, ank. Frederikshald 14./11. —
Garonne, Kromann, pass. Holtenu 17./11. — Hellig Olav,
Holst, ank. New York 11./11. — Hengest, Jørgensen, ank. Ant-
werpen 14./11. — Hjelm, Andersen, ank. Danzig 17./11. —
I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Antwerpen 15./11. til Alger.
— Jolantha, Kylesbech, ank. hertil 17./11. — Kasan, Mik-
kelsen, pass. Brunsbüttel 17./11. — Kentucky, Andresen, afg.
Kristiania 7./11. — Kiev, Tonnesen, ank. Bordeaux 17./11. —
Loire, Caignou, ank. Borgå 17./11. — Louise, Swan, ank.
London 18./11. — Louisiana, Jon Jonsen, afg. Newcastle 29./10.
— L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 4./11. — Minsk,
Harder, afg. Riga 17./11. — Morso, Nellemann, ank. hertil 18./11.
— Nicolai II, Petersen, afg. Petersborg 16./11. — O. B. Suhr,
Frisenette, ank. Petersborg 10./11. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau
15./11. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 15./11. — Pen-
sylvania, Lissner, pass. Hanstholm 18./11. — Perm, Gotthardt,
ank. London 18./11. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 7./11.
— Romny, Bogvad, ank. Newcastle 17./11. — Saga, Hansen,
afg. Rochelle 15./11. — Saxo, Rasmussen, afg. Antwerpen 18./11.
— Seine, Le Dizes, afg. herfra 12./11. — Texas, Clauson Kaas,
ank. Vejle 18./11. — Thyra, Dam, afg. herfra 17./11. — Tiber,
Bech, afg. Palermo 14./11. — Tomsk, Wiberg, ank. Valencia
18./11. — Tula, Therkildsen, afg. Malaga 17./11. — Tyr, Than-
ning, ank. hertil 17./11. — United States, Gottsche, ank. hertil
13./11. — Vendsyssel, Henriksen, afg. Petersborg 15./11. —
Viking, Tramp, afg. Petersborg 17./11. — Virginia, Fischer,
pass. Dunnethead 26./10.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Falkenberg, ank. Rouen 16./11. — Johan Siem, Nielsen,
ank. Aalborg 14./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank.
Rotterdam 15./11. — Russ, Petersen, ank. Cardiff 23./10. —
Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Ternuzen 8./11. — Ex-
cellence Pleske, Tannebek, ank. Kiel 12./11. — Michail
Outchoukoff, Harboe, ank. Cardiff 8./11. — Generalkon-
sul Pallisen, Christensen, afg. Jacobstad 12./11. til Rouen. —
Wladimir Reitz, Olsen, ank. Livorno 13./11. — Helmer
Mørch, Thorsøe, afg. Hull 15./11. til Novorossisk. — Newa,
Dahl, afg. Genua 12./11. til Gulf of Mexico.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, ank. Valencia 17./11. —
Ulla, Hansen, ank. Valencia 17./11. — Dagmar, Skou, afg.
Grao 18./11. til Hamburg. — Laura, Thøgersen, ank. Portland
17./11. — Marie, Nielsen, pass. Portland 17./11. for Aalborg.
— Karla, Nielsen, afg. Trångsund 16./11. til Kristinestad. —
Nora, Lauritsen, pass. Helsingør 16./11. for Barcelona. — Fylla,
Brinch, ank. Almeria 16./11. — Inger, Schiff, afg. Kristinestad
16./11. til Valencia. — Hebe, Gregersen, afg. Trångsund 16./11.
til Barcelona. — Cito, Jepsen, ank. Calix 15./11. — Nancy,
Pedersen, afg. Hook of Holland 15./11. til Barcelona. — Johanne,
Mikkelsen, pass. l'Ouessant 13./11. for Barcelona. — Nexos,
Basse, ank. Abo 12./11.

C. K. Hansen. Aggersborg afg. Danzig 15./11. — Ama-
lienborg afg. Riga 15./11. — Brattingsborg pass. Gala-
lata 15./11. — Børglum afg. Rotterdam 17./11. — Dans-
borg ank. Cardiff 2./11. — Elsborg afg. Petersborg 15./11. —
Esrom ank. Genua 3./11. — Flynderborg afg. Gent 13./11. —
Frederiksborg ank. Tunis 15./11. — Guldborg afg.
Petersborg 16./11. — Gurte ank. Garston 6./11. — Hammers-
hus afg. Delagoa Bay 20./10. — Harrildsborg pass. Saeres
13./11. — Hundborg ank. Riga 9./11. — Jelling afg. Cien-
fuegos 12./11. — Jomshørg afg. Barry 15./11. — Jung-
shoved ank. Helsingborg 8./11. — Jægersborg ank. Køben-
havn 14./11. — Kallundborg ank. Sevilla 6./11. — Kalo
afg. Carloforte 10./11. — Klampenborg afg. Cardiff 15./11. —
Kronborg afg. Rio Janeiro 8./11. — Leire pass. Barbadoes
13./11. — Marselisborg ank. Santa Fe 31./10. — Næs-
borg ank. Manchester 2./11. — Randelsborg ank. Peters-
borg 11./11. — Silkeborg afg. Garston 11./11. — Skander-
borg ank. Tunis 16./11. — Skodsborg ank. Riga 29./10. —
Spigerborg ank. Antwerpen 13./11. — Stegelborg ank.
Danzig 9./11. — Stjerneborg ank. Velzen 7./11. — Søborg
ank. Odense 15./11. — Taarnborg afg. Antwerpen 15./11. —
Ulfsborg pass. Gibraltar 12./11. — Uranienborg afg.
Swansea 7./11. — Vordingborg ank. Wismar 13./11. — Ør-
kild pass. Galata 15./11.

Det Østasiatiske Kompagni. Bandon pass. Perim 15./11.
hjemg. — Bintang afg. London 18./11. hjemg. — Indien afg.
Port Said 11./11. hjemg. — Arabien afg. Hongkong 17./11.
hjemg. — Selandia ank. Singapore 16./11. hjemg. — An-
nam ank. Kjøbenhavn 8./11. — Cathay ank. Wladivo-

(Fortsættes efter »Efterretn. f. Søfar.«)

2268. Sicilien N.-Kyst. Kap Zaffarano. Fyr forandres.

(⁶ „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 282/816. Genova 1913.)

Om kort Tid forandres Fyret paa Kap *Zaffarano* til et hvidt Blinkfyrt, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., Lysevne: 16 Sm. 38° 06' 39" N. 13° 32' 21" E.

I samme Taarn vil blive tændt et rødt, fast Fyr, der lyser over Grunden *Formica*.

2269. Italien E.-Kyst. Chioggia. Fyr forandret.

(⁶ „Avvisi ai Naviganti“ Nr. 282/821. Genova 1913.)

Fyret paa Fort *San Felice* er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 2,5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2 s. I øvrigt uforandret. 45° 13' 47" N. 12° 17' 27" E.

2270. Østerrig-Ungarn. Quarnero. Cherso. Levriera. Fyr tændt.

(⁶ Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 45/1455. Pola 1913.)

Paa W.-Kysten af Øen *Levriera*, 5,95 Sm 67° (misv. E. t. N. $\frac{3}{8}$ N.) fra Fyret paa *Gabola* Skær, er tændt et hvidt Lynfyrt, der viser Tre-Lyn hver 9 s., Lyn 0,3 s., Mørke 1,2 s., Lyn 0,3 s., Mørke 1,2 s., Lyn 0,3 s., Mørke 5,7 s., Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. Fyret kan ses over den N. derfor liggende Ø *Pregasnik*. 44° 46' 0 N. 14° 18' 2 J.

2271. Marokko. Tanger. Mindre Dybde.

(⁶ „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2979. Berlin 1913.)

Paa 5,9 m Grunden, der ligger c. 0,35 Sm 56° (misv. E. t. N. $\frac{3}{4}$ N.) fra det grønne faste Fyr paa den ny Mole, er der kun 5 m Vand. c. 35° 47' 1/4 N. 5° 48' W.

IX. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Kort eller
Bogs Nr.

England:

- R 1598 English Channel. — English Channel.
R 1543 England, east coast. — Yarmouth and Lowestoft roads.
R 1150 River Thames. — Erith to Broadness.
R 2182 a North sea. — North sea, southern sheet.
R 1818 Azores. — Terceira and Graciosa.
R 511 Russian Maritime Province. — Trinity bay to the Eastern Bosphorus.
R 2815 Japan. — Nagasaki harbour.
R 1282 Chile. — Lora point to Maitencillo.
R 2004 Rio de la Plata. — Colonia roads.
R 2751 Arctic Ocean. — Spitsbergen.
R 3781—3796 China, Yang Tse Kiang. — Ichang to Chung king, sheets I to XVI.
R 646 Portuguese East Africa. — Lourenço Marques.
† 115 China. — Plans of ports in the upper Yang tse Kiang.

Forenede Stater i Nord-Amerika:

- N 2707 South America. — Argentina; Parana River, Parana Guazu to Ceibal.
N 2722 North America. — Canada; Plans in the Saint Lawrence River.

Norge:

- N 76 *Raftsvund* og *Stokmarknes* til *Honden* og *Sorilandsund*. 1 : 50 000.

Tyskland:

- N 497 Mittelmeer, Südküste von Frankreich: Ansteuerung von Toulon. 1 : 75 000.
R 119 Nordatlantischer Ozean, Westküste von Afrika: Hafen von Duala. 1 : 15 000.
R 485 Atlantischer Ozean, Westküste von Afrika: Cape Coast Castle bis Niger-Mündung. 1 : 750 000.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Arabiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaaar ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone saaledes foruden Postudgiftene. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *daniske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *daniske* Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Rethingerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

2226. Sverrig. Furusundsleden. Ekholmsören. Ekören. Fyr tændt. Häst-hvilan. Fyr nedlagt.

(⁶ „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/1198. Stockholm 1913.)

Ekören Fyr paa *Ekholmsören* NW.-Pynt er tændt. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 4 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra 39° til 44°;
2. hvidt i — 44° — 52°;
3. rødt i — 52° — 155°;
4. grønt i — 155° — 221°;
5. hvidt i — 221° — 224°;
6. rødt i — 224° — ind paa Land.

Flammens Højde: 3 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, ottekantet Fyrbygning. Brændetid: 6te Juli—6te Juni. 59° 28' 13" N. 18° 25' 26" E.

Hästvilan Fyr er nedlagt. 59° 28' 06" N. 18° 24' 46" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴²/₁₉₀₈. København 1913.)

2227. Sverrig. Bottniske Bugt. Fagerviken. Lövstabusken. Grund fundet. Sømærke flyttet.

(⁶ „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/1197. Stockholm 1913.)

En 7 m Grund er fundet c. 100 m SSW. for 5,7 m Grunden paa 60° 35' 20" N. 17° 45' 50" E. Vageren med Kost, som var udlagt tæt W. for 5,7 m Grunden, er flyttet og ligger nu tæt W. for 7 m Grunden.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. ⁴⁸/₂₁₇₉. København 1913.)

2228. Sverrig. Norra Kvarken. Ängsö. Sømærke opført.

(⁶ „Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 46/1196. Stockholm 1913.)

Ved *Klubbuden* er opført en hvid Baake. 63° 43' 30" N. 20° 56' 42" E.

2229. Sverrig. Bottniske Bugt. Norströmsgrund. Fyrskib inddraget.
Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Umeå* er *Norströmsgrund* Fyrskib ind-draget. 65° 07' 55" N. 22° 19' 54" E.

2230. Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Kotivuocto. Sømærker udlagt.

(¹) Underrettelser for søfarende“ Nr. 46/1199. Stockholm 1913.)
I Farvandet fra Søen til *Koivuluoto* Søværk er der udlagt endnu 2 Vagere, nemlig: 1) S. for *Rohda* paa c. 65° 38' 54" N. 24° 49' 14" E. 2) N. for *Ukkola* paa c. 65° 38' 47" N. 24° 49' 16" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1797. København 1913.)

2231. Finland. Bottniske Bugt. Ålands Distrikt. Grunde fundet. Sømærker flyttet.

(¹) Underrettelser for søfarende“ Nr. 46/1200. Stockholm 1913.)

N. for Vagerten paa N.-Siden af *Storbrollets Vaskstens* Grund er fundet en Grund med 8,3 m og en Grund med 6,5 m Vand. Forannevnte Vager er derfor flyttet c. 1 Sm N. i til 60° 26' 25" N. 19° 15' 00" E.

2232. Finland. Finske Bugt. Viborg Distrikt. Rankö. Fyr forandret.

(¹) Underrettelser for Søfarende“ Nr. 146. Helsingfors 1913.)

Rankö Fyr viser nu grønt Lys i Pejlinger fra 28° til 50° og afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra 50° til 107°. De øvrige Lysvinkler er uforandrede. 60° 22' N. 26° 59' E.
(Kort Nr. 155.)

2233. Rusland. Liban. Fyrskib forandres.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2947. Berlin 1913.)

I en nær Frenetid ombyttes *Liban* Fyrskib med et rødt, 2-mastet Fyrskib med et vandret hvidt Bælte og sort Skorsten. Stormasten er forsynet med en Raa og paa Toppen en sort Ballon. Fyrskibet viser hvidt Lys med En-Fornørkelsler hver 15 s., Lys 10 s., Mørke 5 s. Taagesignalet gives med Strene, 2 Stød hver 1 m. 32 s., Stød 2 s., Pause 27 s., Stød 3 s., Pause 1 m., og med Undervandsklotke, Fire-Slag hver 12 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 6 s., c. 56° 31' N. 20° 51 1/2' E.
(Kort Nr. 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/2095. København 1913.)

2234. Tyskland. Pillan. Pillauer Rinne. Løb og Afmærkning forandret.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2940. Berlin 1913.)

Heerd har strukt sig ud i *Pillauer Rinne* mellem Tønde 5 og 6. En sort Spids-tønde er udlagt paa dette Sted, c. 15 m E. for Baakelinien. Tønde 5 er flyttet og ligger nu 18 m fra Baakelinien. Man skal holde sig i den S.-lige Del af Farvandet. 54° 37 1/2' N. 19° 54 1/4' E.

2235. Tyskland. Frisches Hafl. Vrag borttaget.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2941. Berlin 1913.)

Prammen som var sunket N. for Forbindelseslinien mellem Fyret paa *Elling* W.-lige Mølehoved og *Danzig* Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Danzig* Fyr: 54° 18' 05" N. 19° 17' 48" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2034. København 1913.)

2236. Tyskland. Kieler Fjord. Skydning.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/3017. Berlin 1913.)

Fra den 25de November til den 17de December d. A. kan afholdes Skydeøvelser fra Batterierne ved *Kiel* mellem Kl. 9 1/2 Fm. og Kl. 2 Em. (fra den 15de til 17de December indtil Kl. 3 Em.) og mellem Kl. 5 Em. og Kl. 10 Em. Naar der skydes, hejses det internationale Signalflag B eller en rød Lanterne ved *Bülk*, ved *Kiel-Disternbrook*, paa Fyrskibet „*Bülk*“, paa *Friedrichsort* Fyrtaarn og paa Poltidampene. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydepauserne hejses et sort Flag under Signal-Flag B. Naar Skydepladsen skal spærrs om Aftenen, hejses det internationale Signalflag Y efter Kl. 1 Em. Begge disse Signaler vises fra samme Steder som Skydesignaleme. Poltidampene fører et gult Flag forude eller en rød Lanterne over Toplanterne. Skydepladsen

2260. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Floden. Fyr tændt.

(¹) Notice to Mariners“ Nr. 48/3566, 3567, 3568 og 3569. Washington 1913.)

I *Pamlico* Floden er følgende Fyr atter tændt:

1. *Pamlico Marsh*. 35° 24' 48" N. 76° 45' 38" W.

2. *Judith Island*. 35° 22' 23" N. 76° 26' 25" W.

3. *Pungo River*. 35° 22' 41" N. 76° 33' 45" W.

4. *Mauls Point*. 35° 27' 10" N. 76° 55' 21" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2005. København 1913.)

2261. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Combahæe Banke. Lystønde udlagt.

(¹) Notice to Mariners“ Nr. 44/3669. Washington 1913.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s. er udlagt c. 45 m S. for Baaken paa *Combahæe Banke*. 32° 27' 48" N. 80° 25' 24" W. (*eng.* Kort Nr. 2861.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2262. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Santa Rosa Sund. Fyr tændt.

(¹) Notice to Mariners“ Nr. 49/3573. Washington 1913.)

E. for den gravede Kanal i *The Narrows* ud for *Lasater* Pynt er *Circle Crossing* Ledefyr tændt. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der staar i c. 2 m Vand paa 30° 24' 20" N. 86° 41' 07" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar 500 m 90° fra Forfyret.

2263. Panama. Colon. Manzanillo Point. Fyr nedlagt.

(¹) Notice to Mariners“ Nr. 1715. London 1913.)

Manzanillo Point hvide, faste Fyr er nedlagt. 9° 22' N. 79° 54 3/4' W.

2264. Porto Rico E.-Kyst. Vieques Passage. Cabeza de Perro. Afmærkning forandret.

(¹) Notice to Mariners“ Nr. 44/3679. Washington 1913.)

Cabeza de Perro sorte Stumpende I er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 s., Blink 3 s., Mørke 7 s., 18° 13' 50" N. 65° 33' 30" W.

2265. Argentina. Beagle Kanal. Haberton S. Banke.

(¹) Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2999. Berlin 1913.)

S. for *Haberton* er fundet en Banke med 7,3 m Vand paa 54° 54' 20" S. 67° 19' 45" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2266. Spanien. Tarifa. Undervandsklokke ikke borttaget.

(¹) Avisos á los Navegantes“ Nr. 141/1209. Madrid 1913.)

Undervandsklokken, som til Forsøg var anbragt paa Klokketønden ved S. Enden af Kap *Tarifa*, er ikke borttaget. 35° 59' 42" N. 5° 36' 39" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1631. København 1913.)

2267. Spanien. Manga del Mar Menor. Stenpulle.

(¹) Avisos á los Navegantes“ Nr. 141/1216. Madrid 1913.)

Ud for *Manga del Mar Menor* er fundet en Stenpulle med 1,3 à 2 m Vand. Pullen, der er c. 300 m i N.—S. og c. 60 m bred, ligger 2,8 Sm 198° (misv. SW. t. S. 1/4 S.) fra Toppen af *Isla Grosa*. Dybderne uden om Pullen varierer fra 6 til 8 m. Pullen: 37° 41' 30" N. 0° 43' 33" W.

2253. Frankrig. Les Sables d'Oloune. Skær.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1724. London 1913.)
 Et Skær med 7,3 m Vand, kaldet *Roche à Vason*, ligger 2 Sm 155' (misv. S. 7/8 E.) fra Fyret paa *St. Nicolas Mole*. og 248' (misv. W. 5/8 S.) fra *St. Jean des Orbiétières* Abbedi. 46° 27 1/2' N. 1° 46 1/4' W.

2254. Afrika. Lüderitzbucht. Haifschinsel. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/2997. Berlin 1913.)
 Fyrtårnet paa *Haifschinsel* skal erstattes af et nyt, som bygges tæt SW. for det gamle. Under Opførelsen vil det ny Tårn komme til at skjule den grønne Lysvinkel fra Pejling 39° til c. 90°. c. 26° 38 1/4' S. 15° 09 1/2' E.

2255. Canariske Øer. Fuerteventura. Cabras. Fyr forandret.

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 140/1182. Madrid 1913.)
Cabras hvide, faste Fyr forandres den 1ste December d. A. til et grønt, fast (Kort Nr. 91.)
 Synsvidde: 3 Sm. 28° 28' 57" N. 13° 51' 22" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/3030. København 1912.)

2256. Nova Scotia S.-Kyst. Sheet Rock. Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 107/351. Ottawa 1913.)
Sheet Rock Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 20 s., Lys 10 s., Mørke 10 s., 44° 49' 54" N. 62° 29' 25" W.

2257. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. Ambrose Channel. Sømærker udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3659. Washington 1913.)
 I den ydre Del af *Ambrose Channel* er der i Mellemrummet mellem Lystønderne udlagt følgende Tønder, *Ambrose Channel* Tønder, i c. 14 m Vand i nedennævnte Retninger fra *North Hook* Fyrbaake og *Old Orchard Shoal* Fyr: a) Spidstønde Nr. 2 henholdsvis 56° (misv. NE. t. E. 7/8 E.) og 94 1/2° (misv. E. t. S. 1/4 S.). b) Stumpstønde Nr. 1 henholdsvis 58 1/2° (misv. E. t. N. 7/8 N.) og 97° (misv. E. t. S. 1/2 S.). c) Spidstønde Nr. 4 A henholdsvis 40 1/2° (misv. NE. 1/2 E.) og 91 1/4° (misv. E. t. S.). d) Stumpstønde Nr. 3 A henholdsvis 41° (misv. NE. 1/2 E.) og 94° (misv. E. t. S. 1/4 S.). e) Spidstønde Nr. 6 A henholdsvis 22° (misv. NE. t. N. 1/8 N.) og 87° (misv. E. 5/8 S.). f) Stumpstønde Nr. 5 A henholdsvis 20° (misv. NE. t. N. 3/8 N.) og 89 3/4° (misv. E. 7/8 S.). g) Spidstønde Nr. 8 A henholdsvis 33 1/4° (misv. N. t. E. 1/4 E.) og 80 1/2° (misv. E.). h) Stumpstønde Nr. 7 A henholdsvis 1° (misv. N. t. E.) og 84° (misv. E. 3/8 S.). *Old Orchard Shoal* Fyr: 40° 30' 44" N. 74° 05' 57" W.

2258. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tail of the Horse-shoe. Fyrskibs Taagesignal forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3665. Washington 1913.)
Tail of the Horse-shoe Reservefyrskib giver Taagesignal med Fløjte, Et-Stød hver 1 m, Stød 3 s., Pause 57 s., 36° 58' 45" N. 76° 00' 30" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2001. København 1913.)

2259. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Baltimore. Fort McHenry. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 44/3666. Washington 1913.)
 Paa Fort *McHenry* er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 4 s., Blink 1 s., Mørke 3 s., Flammens Højde: 20 m. 39° 15' 50" N. 76° 34' 22" W.

begrænses mod N. af Limien: *Bülk* Fyr—*Bülk* Fyrskib—*Stein*, og mod S. af Limien: *Friedrichsort* Fyr—*Korriegen* Bro, fra den 15de—17de December udvides Skydepladsen til 54° 28' N. og 10° 20' E., i dette Tidsrum kan „*Bülk*“ Fyrskib være inddraget. Under Skydning er Skydepladsen spærret for al Sejlad. Under Forberedelserne og Pauserne er det tilladt Skibe med Maskinkraft at passere Skydepladsen med mindst 7 Sm Fart. Naar der ikke skydes den følgende Dag, vises det internationale Signalflag A, fra Kl. 1 Em. til Mørkets Frembrud, paa Signalstationerne ved *Kiel-Düsterbrook* samt ved *Friedrichsort* Fyr. Signalerne (med Undtagelse af Forberedelses- og Pausesignalerne) gives ogsaa telegrafisk fra *Bülk* Radiotelegraf-Station. *Bülk* Fyrskib: 54° 28' N. 10° 15' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2237. Sverrig. Sundet. Hveen W. Vrag flyttet.

Ifølge Telegram til Marineministeriet er Vraget af den svenske Kanonbaad *Urd*, som sank c. 1 Sm W. for *Hveen* Fyr, flyttet og Afmærkningen inddraget. Vraget er ført over mod den danske Kyst og ligger nu i 15 m Vand N. for *Rungsted*. Bjærgningsdampere ligger ved Vraget. *Rungsted*: 55° 53' N. 12° 33' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1597. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2238. Danmark. Kattegat. Falske-Bolsax. Afmærkning forandret.

Ved *Falske-Bolsax* er udlagt en rød Lystønde, mærket „*F.-Bolsax*“, der viser grønt To-Lyn hver 10 s., Lyn c. 1/2 s., Mørke c. 2 s., Lyn c. 1/2 s., Mørke c. 7 s. Synsvidde og Lysevne: 4 Sm. Lystønden ombyttes med en rød Spirtønde, naar Is gør det nødvendigt. 55° 43' (12") N. 10° 43' (30") E.

Klokketønden *Falske-Bolsax* er flyttet og ligger nu c. 100 m 243° (misv. W. t. S. 1/2 S.) fra Lystønden.
 (Kort Nr. 156, 160, 211, 220, 227, 241, 251 og 252. Danske Lods, Side 218. Fyr-Fort. Nr. 176 og 176 A. Søm-Fort., Side 21.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/2101. København 1913.)

2239. Danmark. Kattegat. Tangen NW. Lystønde udlagt.

Paa NW-Siden af *Tangen* er udlagt en hvid Lystønde, mærket „*Tangen NW*“, der viser hvidt Et-Lyn hver 5 s., Lyn c. 1/2 s., Mørke c. 4 1/2 s. Synsvidde og Lysevne: 8 Sm. Lystønden ombyttes med en hvid Spirtønde, naar Is gør det nødvendigt. 56° 38' (00") N. 10° 34' (00") E.

(Kort Nr. 158, 211 og 247. Danske Lods, Side 170. Fyr-Fort., Nr. 122 A. Søm-Fort., Side 17.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/2102. København 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2240. Rusland. Rybatschi Halvø. Store Korabelnaja Bugt. Ledebaaker opført.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 45/8012. Berlin 1913.)
 Paa N.-Siden af *Store Korabelnaja Bugt* er opført 2 røde, tresidede, pyramideformede Ledebaaker med en lodret hvid Stribe paa Midten. Baakerne har en hvid Stang med hvidt Kvadrat paa Toppen. Forbaaken staaar paa c. 69° 41 1/2' N. 33° 06' E., Bagbaaken 394 m 319° (misv. NW.) fra Forbaaken. Baakelinien leder c. 480 m uden om Skæret med 0,3 m Vand og c. 260 m uden om Revet, der strækker sig SE. i fra *Sergejevø* Pynt. De 2 Ledebaaker paa *Kap Sergejevø* bliver staaende.

- 2241. Norge. Oplysning om Fyr.**
(¹)Bekjendtgørelse fra Fyrdirektionen" Nr. 23. Kristiania 1913.)
Fiskerfyrene fra *Stat* til *Kristiansund* brænder indtil videre.
- 2242. Tyskland. Helgoland. Afmærkning forandret. Advarsel. Nat-Storm-signaler.**
(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 45/2058 og 3019. Berlin 1913.)
1. I November 1913 ombyttes den røde Spidstønde ved Dønning II i Havnen med en sort og rød sribet Lys- og Klokketønde, mærket „*Düne*“, der viser hvidt Et-Blink hver 7,5^s, Blink 2,5^s, Mørke 5^s. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvide: 4 Sm. Man maa ikke ubetinget stole paa, at Lydstønden er tændt. 54° 11' 04" N. 7° 54' 20" E.
2. Samtidig inddrages Lys- og Klokketønden ved Vraget af Skibet *Brandanetra*. 54° 11' 09" N. 7° 54' 28" E.
3. Paa og ved Stedet, hvor *Brandanetra's* Vrag læa, findes Jerndele, der kan være farlig for Ankring. Dybderne paa og ved Vragstedet er lig de omgivende Dybder.
4. Fra Signalstationen paa *Helgoland* gives nu til Brug for Fiskere Nat-Storm-varsel-signaler med Lyskaster:
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1923. København 1913.)
- 2243. Tyskland. Elben. Cuxhaven. Skydning.**
(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 45/2054. Berlin 1913.)
Fra den 27de November til den 15de December 1913 afholdes Skydeøvelser ved *Cuxhaven* mellem Kl. 8½ Fm. og Kl. 2½ Em. Den 2den, 3die, 4de, 8de, 9de, 10de, 11te, 13de og 15de December skydes tillige om Natten mellem Kl. 5½ og Kl. 11. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tønde H—Tønde 6, mod S. af Linien: *Grodener* Baake—Tønde 16. Under Forberedelserne til Skydning og under Skydepauserne hejses det internationale Signalfag B halvt op paa *Kugelbaake* og *Grimmerhorn*. Krigsskibe, Post- og Passagerdamper kan da passere. Under Skydning er Flag B hejst helt op, og al Passage er forbudt. Efter endt Skydning hales Flag B halvt ned, og en sort Kugle hejses paa Signalmasten, om Natten blinker Politidampene 10 Gange op og ned med Lyskasteren, Skibe kan da passere paa egen Risiko, og de maa passere vel paa Sæbetrosser. Flag B og Kuglen hales helt ned, naar Skydefæret er helt ryddet og kan passeres uden Fare. Dampere med *Hamburgs* Flag og et rødt Flag paa Toppen eller en rød Lanterne over Toplanterne ligger ude. Et rødt Flag paa *Cuxhaven* Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag. *Cuxhaven*: 53° 52½' N. 8° 42½' E.
- 2244. Tyskland. Elben. Brunsbüttelkoog. Kaiser-Wilhelm Kanal. Taagesignal.**
(¹)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 45/2055. Berlin 1913.)
Ved Færgehøerne gives Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 30 s, naar Færgen har tilkendegivet sin Afgang ved et kort og et langt Stød med Dampfløjen. Sirenen paa N.-Siden giver en dybere Tone end Sirenen paa S.-Siden. 53° 54' N. 9° 09½' E.
- 2245. Holland. Zuiderzee. Hoorn. Taagesignal forandret.**
(¹)Bericht aan Zeerarenden" Nr. 250/2554. 's-Gravenhage 1913.)
Fra det W.-lige Havneoved ved *Hoorn* gives nu Taagesignal med Sirene i Stedet for med Klokke. Sirenen giver To-Stød hver 5 m. 52° 38' N. 5° 04' E.
- 2246. Holland. Schulpengat. Falga S. Kendelegt Punkt.**
(¹)Bericht aan Zeerarenden" Nr. 249/2549. 's-Gravenhage 1913.)
S. for *Falga* er opført en graa Tjitsynbolig, der kan benyttes som kendelegt Punkt. 52° 54' 47" N. 4° 43' 02" E.
- 2247. Holland. Wester-Schelde. Braakman. Fyr forandret.**
(¹)Bericht aan Zeerarenden" Nr. 249/2550. 's-Gravenhage 1913.)
Grænsen mellem den røde og den hvide Lysvinkel, der tjener som Tyærmærke i *Nieuw-Nuwentpolder* Ledefyrline, er forandret fra Pejling 202° til 208½°. 51° 21' N. 3° 46' 2 E.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

- 2248. England. Dover. Kabler udlægges. Ankring forbudt.**
(¹)Notice to Mariners" Nr. 1720. London 1913.)
Baade over det W.-lige og over det E.-lige Indløb til Havnen udlægges Kabler. Det er forbudt at ankre i disse Indløb. W.-lige Indløb: 51° 06¾' N. 1° 19¾' E.
- 2249. England. Seven Stones Fyrskib. Undervandssignal gives.**
(¹)Notice to Mariners" Nr. 1723. London 1913.)
Seven Stones Fyrskib giver nu Taagesignal med Undervandsklokke, Tre-Slag hver 15 s. 50° 03¾' N. 6° 04¼' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1540. København 1913.)
- 2250. England. Carnarvon Bay Fyrskib. Undervandssignal gives.**
(¹)Notice to Mariners" Nr. 1722. London 1913.)
Carnarvon Bay Fyrskib giver nu Taagesignal med Undervandsklokke, To-Slag hver 10 s. 53° 06' N. 4° 49½' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 31/1541. København 1913.)
- 2251. Irland E.-Kyst. Rusk Kanal. Blackwater Banke. Dybde aftaget.**
(¹)Notice to Mariners" Nr. 1711. London 1913.)
N.-Enden af *Blackwater* Banke er tiltaget i Retning af *Money Weights*. Man maa ikke passere mellem den N.-lige Tønde ved *Blackwater* Banke og Tønden ved *Money Weights*. *Blackwater* Banke N.-lige Tønde: 52° 29¼' N. 6° 09¼' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2252. Island S.-Kyst. Skaptárós NE. Mafabot. Redningshus for Skibbrudne og Sømærke opført.**
Paa *Mafabot* er opført et rødt og hvidt Jernstativ med en Rhombe — med den ene spidse Vinkel nedad — som Topbetegnelse. Rhomben er rød med en lodret hvid Strøbe. Sømærket staar (c. 900 m inden for Strandkanten) paa 63° 42' (06") N. 17° 44' (30") W. 1290 m NW. for Sømærket er opført et hvidt Redningshus med et rødt Kors paa hver Side. I Redningshuset er der Køjleplads til 12 Mand, endvidere findes der Klæder, Sengklæder, Proviant, Kul, Medicin m. m. til Brug for Skibbrudne, som vil søge Ly i Huset eller forsøge at naa Gaarden *Syðri-Stensmyri* eller Gaarden *Seyttabot*. Kort med tilhørende Brugsanvisning paa Islandsk, Dansk, Engelsk, Tysk og Fransk findes i Huset.
Mellem Sømærket og begge ovennævnte Gaarde er anbragt rød-hvide Vejviserpæle med Plade, paa hvilken en Pil angiver Retningen, man skal følge. Vejen fra Redningshuset til de 2 nævnte Gaarde er c. 19 km for begge Vedkommende, men i Almindelighed bør Vejen til *Syðri-Stensmyri* foretrækkes. Paa 2 af Pælene W. for *Skaptárós* og paa 2 af Pælene E. for *Veidís* findes Kasser, i hvilke der ligger Kort og Vejledning for Skibbrudne.
Skaptárós og *Veidís* bør passeres ved Stille Vande. Ved Pælen W. for *Skaptárós* og ved Pælen E. for *Veidís* er der Baad for Skibbrudne, som vil søge Redningshuset. Frosne Vandløb maa passeres med Forsigtighed. Kun raske Folk bør søge Gaardene paa egen Haand, andre tilraades det at arvente Hjælp i Redningshuset. Man tilkænderger at Hjælp ønskes ved at tænde de 2 Lygter, som findes i Huset og anbringe dem paa de dertil bestemte Pladser paa Husets Tag, samt ved at hejse Flaget. Hjælpen vil som Regel kunne ventes i Løbet af næste Dag.
(Kort Nr. 147, 225 og 229. Islandske Lods, Side 176 og 177.)

409

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S.- og Ø.-Kyst med hosliggende Øer.

Nr. 1701. Eastern Archipelago—Madura, South Coast. Bunder road—Existence of a rock. Position. Northward of Gili Raja island, at a distance of 19¹/₁₀ cables, 85° (N. 84° E. Mag.), from the north-western extreme of that island. Lat. 7° 12³/₄' S., long. 113° 47¹/₂' E. Depth. 4 feet. Variation. 1° E. (Notice No. 1701 of 1913, dated 8th November.)

Charts affected. No. 9312, Bunder road. No. 934, Plan of Sapudi strait. No. 1654, Island of Java, eastern portion. Publications. Eastern Archipelago, Vol. II., 1904, page 152. Eastern Archipelago, Part II., 1913 (in press), page 165.

No. 1707. Borneo, North-West Coast—Bruni Bay Approach. Ampa patches—Shoals westward of. Position. Magpie rock, lat. 4° 57' N., long. 114° 22' E. Details. A recent survey has revealed the existence of shoals. (Notice No. 1707 1913, dated 8th November.)

Charts affected. No. 2109, Barram point to Nosong point. No. 2660 b, China sea, southern portion. No. 1263, China sea. Publication. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, page 90.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Novbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		114 ³ / ₄	115
Danmark	101 ¹ / ₄ — 102	101	101 ¹ / ₄
Norden	108 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₄	108 ¹ / ₂	108 ³ / ₄
Gorm		—	—
Carl	103 — 107 ³ / ₄	107 ³ / ₄	108
Dannebrog	122 ¹ / ₄ — 3 ¹ / ₂	122 ¹ / ₄	122 ³ / ₄
Skjold	92 ³ / ₄ — 93 ¹ / ₄	92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
Urania		25 ¹ / ₄	27
Neptun	114	113 ³ / ₄	114
Dampsk. af 1896	115 ¹ / ₂ — 116	115 ¹ / ₂	115 ³ / ₄
Hejmdal	122 ¹ / ₄ — 123	122 ³ / ₄	123
Østasiatiske		127 ¹ / ₄	127 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	113 ³ / ₄	113 ¹ / ₂	114
Torm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	75 — 1 ¹ / ₄	75	75 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4 ⁰ / ₁₀₀ Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uops. Stats.		82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		88 ³ / ₄	90 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie.		92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1.		93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		87 ³ / ₄	89 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7.		89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.		90	90 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	140 ¹ / ₄	140 ¹ / ₄	141
Privatbank	101 ¹ / ₂	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Landmandsbank		136 ³ / ₄	138
Handelsbank		142 ³ / ₄	143
Grundejerbank	11 ¹ / ₂	11 ¹ / ₄	11 ³ / ₄
Burm. & Wain	87 ¹ / ₄ — 87	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnak		—	—
Sukkerfabr.	227 — 1 ¹ / ₂	227	227 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	246 ¹ / ₂ — 245 ³ / ₄	245 ³ / ₄	246

Vekselkurser d. 19. November 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.27	18.22
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. November 1913.

Russiske Noter	216.15
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	88.20
3 ⁸ / ₁₀ ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	93.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	99.00
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	92.25

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 100,000, „Danmark“ 216,000, „Norden“ 224,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 312,000, „Skjold“ 120,000, „Urania“ 12,000, „Dampskib. af 1896“ 120,000, „Hejmdal“ 176,000, „Gorm“ 156,000, „Neptun“ 152,000, „Dansk-russisk“ 164,000, „Østasiatisk“ 48,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

stock 9./11. hjemg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3./11. udg. — Tranquebar ank. Antwerpen 14./11. udg. — Chumpon afg. Antwerpen 14./11. udg. — Pangan afg. Genua 12./11. udg. — Kina afg. Sabang 12./11. udg. — Samui afg. Portland 1./11. udg. — Siam afg. Antwerpen 31./10. udg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. Paramaribo 11./11. udg.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Stockholm 12./11. — London, Larsen, ank. Santander 15./11. — Paris, Blom, ank. London 17./11. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne 8./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 14./11. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Methil 15./11. — Roma, v. Thun, ank. Burntisland 18./11.

Tom. Gudrun, Sonnichsen, ank. Sarpsborg 13./11. — Sara, Jensen, afg. Riga 17./11. — Helene, Sørensen, ank. Bordeaux 11./11. — Ragnhild, Schultz, afg. Savenas 13./11. — Valborg, Hansen, ank. Randers 14./11. — Sjælland, Svarrer, afg. Methil 17./11. — Estrid, Hansen, ank. Dunkerque 15./11. — Agnete, Dam, ank. Rouen 3./11. — Gunhild, Hansen, ank. St. Malo 6./11. — Hermia, Farup, ank. Bayonne 10./11. — Alise, Jørgensen, afg. Hamburg 17./11.

Urania. Eklipstika, Hemmingsen, ank. Stettin 16./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Larne 15./11. — Svend, Schmidt, ank. Ghent 14./11. — Urania, Clausen, ank. Libau 14./11.

Europa. Belgien, Nielsen, pass. Eastborn 18./11. — Europa, Hansen, afg. Ghent 14./11. — Frankrig, Friis, afg. Filadelfia 3./11. — Tyskland, Dastrup, ank. Campbelton 13./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Iversen, pass. Deal 18./11. — Alf Hansen, ank. København 16./11.

Thure. Petrine Hansen, Lyman, ank. Skive 15./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. North Shields 16./11. — Martha, Christensen, afg. Swansea 5./11. — Elna, Rathje, ank. Cherbourg 18./11. — Therese, Pedersen, ank. Rouen 12./11. — Harriet, Larsen, ank. Rouen 11./11. — Dagny, Therkildsen, ank. Malmö 15./11. — Simone, Møller, ank. Rouen 15./11. — Jeanne, Olsen, afg. Hernösand 13./11. — Vera, Risa, ank. Fecamp 15./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Aalborg 17./11. — Annine, Leth, afg. Livorno 18./11. — Kamma, Løffler, ank. Rouen 17./11. — Betty, Lagesen, afg. Savona 15./11.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Ghent 15./11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Dunkerque 8./11. — Holland, Poulsen, ank. Windau 16./11. — England, Bennetsen, afg. Aalborg 15./11.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Windau 15./11. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Koivusaari 17./11. — Nordpol, Nielsen, ank. Wiborg 14./11.

Orion. Erik, Nielsen, ank. Aarhus 17./11. — Flindt, Hansen, ank. Hull 18./11.

Havet. Fyen, Mathiesen, ank. Aalborg 12./11.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Rouen 10./11. — Nelly, Clausen, ank. Huelva 7./11. — Fanny, Eriksen, afg. Aarhus 15./11. til Råfso. — Lilly, Bang, ank. Tarragona 18./11. — Alexy, Sørensen, ank. Tarragona 11./11. — Dagny, Clausen, ank. Roehfort 11./11. — Mary, Duhn, ank. Ribadesella 9./11.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg pass. Sundet 18./11. — Anna Mærsk ank. Petersborg 17./11. — Chassie Mærsk

pass. Sundet 14./11. — Eleonora Mærsk afg. Birkenhead 18./11. — Hulda Mærsk ank. København 17./11. — Laura Mærsk afg. Las Palmas 8./11. — Lexa Mærsk ank. Hull 14./11. — Peter Mærsk afg. Ghent 13./11. — Sally Mærsk afg. Tunis 16./11.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Rotterdam 16./11. — Gulfaxe, Hemmingsen, afg. Korsør 18./11. til Stettin. — Skinfaxe, Faber, afg. Burntisland 15./11. til København. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Gjedser 17./11.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Sunderland 12./11. — Emanuel, Svane, ank. Seaham 15./11.

Rødbj. Freja afg. Immingham 15./11.

Sejlskibe.

Senderho-Fans. Elisabetha, Petersen, ank. 13./11. til Rotterdam.

Svendborg. Capella, Hansen, ank. Itzehoe 12./11. — Concordia, Henriksen, ank. Libau 12./11. — Britannia, Rasmussen, ank. Great Yarmouth 12./11. — Lauritz, Dan, ank. Porsgrund 12./11. — Hans Ditlev, Stougaard, ank. Strømstad 11./11. — Agnes, Nielsen, ank. Mariager Fjord 13./11. — Falken, Rasmussen, ank. Københavns Red 13./11. — Cimbria, Larsen, ank. Marseille 13./11. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Libau 13./11. — Immanuel, Jensen, ank. Libau 12./11. — Ane, Jørgensen, ank. Tønsberg 14./11. — Jason, Hansen, ank. Vannes 14./11. — Nordstjernen, Hansen, ank. Kragerø 14./11. — Christian, Jørgensen, ank. Aalborg 14./11. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Libau 15./11. — Venus, Hansen, ank. Neksø 15./11. — Galathea, Jensen, ank. Dunkerque 17./11. — London, Andersen, ank. Nykjøbing S. 16./11. — C. W. Petersen, Petersen, ank. Ryde 13./11. — Standard, Rasmussen, ank. Gent 15./11. — Skjold, Larsen, ank. Cimbrishavn 16./11. — Sophie, Hansen, ank. Teignemouth 18./11. — Adolf, Jensen, ank. Kristiania 18./11. — Hans Emil, Skov, ank. Kjøge 18./11.

Æra. Marie, Christoffersen, ank. Fredrikshald 11./11. — Arken, Christensen, ank. Gibraltar 10./11. — Signe, Hansen, ank. Warnemünde 10./11. — Kristiane, Petersen, ank. Swinemünde 10./11. — Mariane, Petersen, ank. Åhus 10./11. — Kodan, Hansen, ank. Mazagan 10./11. — Amor, Hansen, ank. Københavns Red 10./11. p. R. t. Larache. — Ludvig Bramsen, Groth, pass. St. Catherines Point 8./11. vestg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Bahia 11./11. — Ami, Hansen, ank. Inverkeithing 12./11. — Norma, Jørgensen, er afg. Boston til Kerteminde. — Ellen, Nielsen, ank. Karlskrona 12./11. — Johanne, Hansen, ank. Ransgate 11./11. — Salvador, Sand, ank. København 11./11. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Bandholm 12./11. — Marie, Hansen, afg. København 11./11. til Stralsund. — Ingolf, Olsen, ank. Leith 13./11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Holbæk 14./11. — Th. Lohse, Boye, ank. Søby 15./11. — Arken, Andersen, ank. Aarhus 14./11. — Claudia, Aaberg, ank. Havre 14./11. — Phoenix, Christensen, ank. Burgstaaken 15./11.

INDHOLD:

København, den 20. November 1913. — Sø- og Handelsretsd. — Hvordan faar vi Søfolk? — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,
5, St. Nicholas Bldgs., NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype.
Forøget Fart uden større Hestekraft.
Nutidens stærkeste Konstruktion.
Ingen Vibration.
Mindre Idvande.

MONITOR „CORRUGATED“ (BØLGEFORMEDE) SKIBSSIDER

6 % større Lasteevne.
Røligere Aktionsævne for Krigsskibe af enhver Art. Ingen forøgede Bygnings-Udgifter. Bedre Styreævne. Kulforbrug og Maskinkraft reduceret 16 % uden Fartens Formindskelse. Magellere Søskib. Mindre Skrue-Slip. Bedre Stabilitet.

Fire 3300 Tonnere nu i Fart, og tre under Bygning.
Yderligere Oplysninger til Disposition.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24 Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr. Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, læveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Kølhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran</p>
Aarhus.	<p>Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder Kølhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt 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. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug, 33 Øre pr. Fod eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Kølhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavs-kaj 15 Fod og ved den søndre Forhavn-kaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe, 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangeafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over forreste Kølblok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri samt Reparationsværksted for mindre Dampere. Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 ¹ / ₄ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Afale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser 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 dærlig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbetalt Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besøger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$, alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernban spor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den nye Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 1 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørger af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4 1/2 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da nedsettes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørger af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved 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 Lodspenge se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besøres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027.

Amaliegade 30.

Øbro 125 u.

Kompasser
efter
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkertø
dobbelte og lange

Sextanter og Oktanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldarts
Loddemaskiner
Loddespil
Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Glinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
n. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahytsskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Telf. 76
:: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

De private Assurandører lim.

i **Kjøbenhavn**

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse: Private.

Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i **Kjøbenhavn.**

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristianbgade 1^a.

Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance.

Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i **Kjøbenhavn.**

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal.

Telegram-Adresse: Copenaure

Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i **Kjøbenhavn**

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24.

Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“

Telefoner: Central 256 og 10756.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager. Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

H. C. Ørstedvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Brugte Skrivemaskiner

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

ZOOLOG. HAVE

i **Kjøbenhavn**

køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Wald. Petersens

Kødudsalg,

Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.

Hans Olesens Eftfl.

(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens.



Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Købbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtligt og solidt til moderate Priser.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

Skibs-

Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgster. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Khvn. K.

Retssager (sp. Søesager).

AXEL LUND

anbefaler

Skibsprovanterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldavik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havartillælde 7900.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS.

Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Dentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG.

Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing.

Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmægler og Skibshandler.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provanterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovanteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlængende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotskyrning“.

Sandballast

levere til Sejl- og Dampskibe, til givet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“

Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Sømandshøjskolen

i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.

for Befarne, Begyndere og

Kokke. 35 Kr. maanedlig.

Nærmere ved

VILH. RASCH,

Forstander.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen.**

OLSKIND

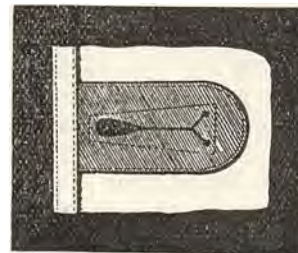
Bedste Olieøj

Patent

(Læder-Knaphuller.

ruges af alle.

Faaes overalt.



Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrup (Amager).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANA VAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, reneste Smag, fineste Bouquet.
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. Kjøbenhavn B.

Telef. Central 8556.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Navarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettelinie à 45mm Bredder 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: »Skibsfart«

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

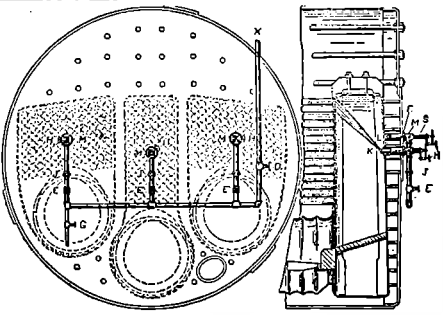
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. November 1913.

20. Aarg.

**DIAMOND
FLUE
BLOWERS**



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Lufstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nytttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende.
Stort Lager af
Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.
Palle Sørensen Eftf.
Salvorvet 4. Telf. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 17, Moz.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)



Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks
og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.
Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Ankere, Kjæder, Tougværk
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.
John Forbæchs Eftf., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Cornelius Knudsen's
Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltydbemaaler.
Eneforhandler for
Skandinavien af **Kelwins & James White's Instrumenter.**



15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

NORTH EASTERN MARINE
ENGINEERING Co., Ltd.
WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND
Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

A. Formann & Co.'s Konserver

ere de bedste og mest holdbare.

Vi fremhæve vor prisbelønnede

Blodbudding & Leverpostej. Kødkonserver, Supper, Fiskeboller, Pølser etc.

Faas hos alle Skibsproviantører i Kjøbenhavn, Provinserne og i England.

Leverandør til den danske Marine og Hæren.

Kattesundet 14. Telefon 5047.

Remingtons

Factura- og Bogholderimaskine
skriver, adderer og subtraherer
L. Kristensen, 27, Vestergade.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Faget behørende
Reel og billig Betjening garanteres.



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse
Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.
Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.
Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsgenter.
Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Wallons Bog „Know your own ship“.

Faaes i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blaukøstlernes Eftlg.,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekspil.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensen“.
Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjerbecks Eftf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manilla- og Hamptonværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Koh. K Tel. 3662



Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 × 4,60 × 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.

Bygget 1913, Staal: 18 × 4,36 × 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg,
og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Kjøbenhavn, den 27. November 1913.

I nærværende Blads sidste Nummer gav vi et Resumé af The Baltic and White Sea Conferences Kamp imod den saakaldte Adresse-Kommission i de russiske Østersø- og Hvidehavshavne og paaviste, ved Referater fra en Række udenlandke Blade, hvilken Tilslutning og Paaskønnelse Konferencens Bestræbelser for at komme denne forældede og urimelige Afgift til Livs har faaet fra alle Sider, idet vi tillige kunde notere den opmuntrende Omstændighed, at Konferencen modtager flere og flere Meddelelser om Fragtafslutninger »free of Address Commission«, og at det kan anses som hævet over enhver Tvivl, at Rederne har det i deres egen Haand at gøre en Ende paa dette Uvæsen, naar de vil optræde med fast og loyal Enighed. Siden da har vi bragt i Erfaring, at Konferencens Forretningsudvalg her i Kjøbenhavn efter nøje Overvejelse er kommet til den Erkendelse, at Underhandlingernes Tid nu maa være forbi, og at Øjeblikket er kommet til at gaa over til Handling og til at gribe til virksommere Midler, da Børs-Komitéerne stadig nægter at gaa ind paa en mindelig Overenskomst. Udvalget handler efter en gennem lang Tid vel forberedt Kampplan og føler sig stærk ved at vide, at alle Reder-Institutioner i Evropa, derimellem ogsaa de russiske Dampskibsrederes Forening, enstemmig har bifaldet det Felttog, som Konferencen har aabnet i denne Sag, hvor det gælder om at afskaffe en urimelig og fuldstændig meningsløs Afgift, der kan beløbe sig til 25 pCt. af et Skibs Udgifter, som skriver sig fra Sejlskibenes Tid, og som uden videre ogsaa er blevet overført paa Dampskibene.

Det Middel, der til en Begyndelse agtes anvendt, er Dannelsen af en Kreds af de Redere, som særlig er engageret i den russiske Forretning, og som ved at slutte sig til Kredsen skriftligt forpligter sig til ikke at bortfragte deres Skibe fra russiske Havne uden »free of Address Commission«.

Forretningsudvalget har derfor i disse Dage i et Circulære rettet en indtrængende Opfordring til Konferencens Redere om at tiltræde den nævnte Kreds, og dermed hver især give en Haandsrækning til at naa Konferencens Maal. Forretningsudvalget har derefter allerede haft den Glæde at modtage begejstret Tilslutning til sin Opfordring fra henvendte Hundrede Medlemmer, deriblandt betydelige Rederier i Flensborg, Helsingborg og her i Kjøbenhavn.

Forretningsudvalget stoler nu paa loyal Støtte af alle Konferencens Medlemmer i denne vigtige Sag, hvor det gælder om at faa afskaffet en trykkende Skat paa Skibsfarten, der er ulovlig i Henhold til den russiske Lov af 8. Juni 1901, da der, som tidligere paavist, ikke ydes Tjenester af Afskiberne for den. Forretningsudvalgets indtrængende Opfordring til Rederne er derfor: »Nægt ganske at bortfragte Skibene, medmindre det er »free of Address Commission«, og raad alle russiske Forbindelser, som lader sig paavirke, til at følge samme Taktik som den nydannede Kreds.

I dette afgørende Øjeblik, hvor Konferencens aarelange, ihærdige Arbejde for at bringe en god Sag frem til Sejr, med Sikkerhed vil kunne føre til Maalet, naar Rederne gaar Haand i Haand og slutter en fast Kreds, vil disse uden Tvivl forstaa deres sande Interesser og føre et afgørende Bevis for, at Enighed gør stærk.

Ved Henvendelse til The Baltic and White Sea Conferences herværende Kontor vil Rederierne kunne erholde Blanketter, paa hvilke de ved deres Underskrift kan slutte sig til den aktive Kreds, ligesom Konferencens Bestyrer, Hr. J. F. Myhre, er rede til at give enhver ønsket Oplysning om Sagen, som kan have praktisk Betydning.

Postdampskibet »Kong Helge« havareret. Kaptajnen og to Mand omkomne. Postdampskibet »Kong Helge«, tilhørende Dampskibsselskabet Thore, Kjøbenhavn, indkom den 23. ds. til Kristianssand i havareret Tilstand. Dampskibet afgik fra Island Søndag den 16. ds., og om Mandagen, da Skibet befandt sig Nord for Færøerne, blev Halvdelen af Kommandobroen revet bort af en voldsom Braadsø, der medtog Kaptajnen, Styrmanden og Rorgængerens. En Skibsdreng, som ogsaa befandt sig paa Broen, faldt over paa den tilbageblevne Halvdelen og blev derved reddet. En Redningsbaad, en Jolle, Maskintelegraf, Rattet og Kompasset blev skyllet over Bord, og Storbommen knækkedes. Flere af Besætningen blev kvæstet. 2. Styrmand overtog Kommandoen, og man fik tilvejebragt et Nødbrat og et Reservekompasset. Skibet er tæt. Navnene paa de omkomne er: Kaptajn N. P. Hansen, Førstestyrmand Dam og Matros Nielsen. Kaptajn Hansen og Styrmand Dam var begge gift og bosat i Kjøbenhavn. »Kong Helge« var paa Rejse fra Island til Kristianssand og Kjøbenhavn med fuld Ladning islandske Produkter. Hvad Skibets Skade angaar, er den forholdsvis ubetydelig; det vil sikkert kun komme til at dreje sig om nogle faa Tusind Kroner i Reparationsomkostninger.

Dampskibsselskabet Thore har fra Hs. Maj. Kongen modtaget følgende Telegram: »Udtaler min Delagelse overfor de Forulykkedes Efterladte og min Anerkendelse af Styrmand Jørgensens og Besætningens raske Sømandsdaad.

Christian R.»

Skibsbrand. London, 20. November. Om Bord paa Damperen »Slottsdyk« af Glasgow, paa Hjemrejse fra Middelhavet med Espartogræs, udbrod der Natten til den 19. ds. en hæftig Brand, der i Løbet af kort Tid greb saa voldsomt om sig, at alle Slukningsforsøg maatte opgives. Panserskibet »Iron Duke«, hvorfra man havde observeret Branden, kom til Hjælp og reddede Besætningen paa »Slottsdyk« og to Passagerer, ialt 26 Mand.

(Ritz. Bur.)

Reddet Skibsbesætning. Aarhus, 20. November. Eksportdamperen »Hebe«, der i Dag indkom i Aarhus Havn, har den 19. ds. i Nordsøen 30—40 Kvartmil Vest for Skagen reddet den 7 Mand store Besætning fra den tremastede Skonnert »Kvik« af Nykøbing M. Skonnerten var væltet fuldstændig om paa Siden og er formentlig Vrag. Redningsarbejdet var meget besværligt i den voldsomme Orkan. Skonnerten var undervejs til England med Korn.

»Trolhätte-Kanalen«. »I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Göteborg meddeler Udenrigsministeriet, at »Trolhätte-Kanalen« er spærret for Sejls Vinteren igennem fra den 21. n. M. at regne.«

Den internationale Konference i London. London, den 25. November. Lordmayoren gav i Dag en Banket til Ære for de Delegerede ved den internationale Konference angaaende Sikkerheden til Søs. Blandt de tilstedeværende var Handelsminister Buxton og Marconi. Konferencens Formand, Lord Mersey, udtalte som Svar paa en Skaal for Konferencen, at alle Delegerede havde vist deres gode Vilje til at naa et Resultat, og selv om man ikke naaede Enighed paa alle Punkter, vilde der dog sikkert blive udført et Arbejde til Menneskehedens Vel. (»Ritz. Bur.«)

Havareret Skib. — Styrmanden druknet. Frederikshavn, den 24. November. I Dag indkom hertil Skonnert »Karen«, Skipper Boye af Marstal, paa Rejse fra Hamburg til Stockton i England med Jern. Styrmand Christensen af Marstal blev den 19. ds., da Skonnerten befandt sig i Nordsøen, slaaet over Bord og druknede. Skibet blev læk og Storbommen og Rattet knustes. (»Ritz. Bur.«)

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra Bestyreren af Svendborg Sømandshøjskole Hr. V. Rasch har vi yderligere modtaget følgende:

Et Lyspunkt!

De bedes undskylde, at jeg atter melder mig med et Par Linier, men der er i den af Hr. Kaptajn R. Nielsen, Marstal, skrevne Artikel et Par Ting, jeg gerne vilde understrege. Det er ikke Grovhederne, dem skænker jeg ham allesammen saavel som andre, der driver den Sport. Dog var der vel nogen Grund til at minde Kaptajn Nielsen om, at der skal en vis Varsomhed til, naar man omgaas Pen og Blæk, men for øvrigt er det næppe saa slemt ment, eftersom den selvsamme Mand for nylig skriftlig har tilsagt Højskolen sin Støtte med et Bidrag til netop det omhandlede Skoleskib. Næste Gang vi mødes, skal jeg gerne stille mine Søfartspapirer til Raadighed, og saa kan vi jo mere os med at tælle sammen, hvormange Aars Styrmandstid de siger god for!

Naa, men nok derom.

Hvad der interesserer mig ulige mere, og som jeg betegner som et Lyspunkt, er, at Kaptajn Nielsen jo aabenbart er enig med mig paa to Hovedpunkter. Dette viser jo først hans Udtalelser om Arbejdsvagterne, idet han hævder, »at de næsten ikke findes anvendt paa andre end danske Skibe«, og at han selv har brudt dermed uden at mærke nogen Vanskelighed derved. Jeg kunde meget let anføre en Del andre Skibsføreres Vidnesbyrd i samme Retning, kun har jeg ikke nogen Ret til at drage deres Navne frem. Men der er alligevel endnu saa mange, der hænger ved det gamle System, at det er en Hovedgrund til Utilfredshed blandt Mandskaberne. »Ja, jeg har povet mig til at afskaffe Arbejdsvagterne og saa til min Overraskelse, at de Folk, jeg før tørnede til Kl. 6, begyndte paa egen Haand Kl. 5« har for ikke længe siden en Skibsfører udtalt. Kunde der endda komme det ud af Forhandlingen, at der blev sat noget ind paa at faa dette Punkt forandret, saa var der ikke saa lidt naaet.

Det andet, jeg ønsker at betone, er, at Kaptajn Nielsen tillæder Tanken om faste Lærlingeforhold. som jo ogsaa Hr. Navigationslærer Funder giver sin fulde Tilslutning. Jeg har allerede nu her paa Højskolen samlet et Drengehold og flere er i Vente, og der var jo Anledning til med dem at gøre en Begyndelse. Jeg kan aldrig tro, at vi ikke skulde kunne komme ud af at lave en fornuftig Overenskomst, som ogsaa kunde overholdes, uden at vi behøver at vente paa ny Lovbestemmelse. Saadanne

Smaaaling kan Rigsdag og Regering nok fritages for at beskæftige sig med. Kunde ogsaa denne Tankes Virkeliggørelse komme ud af denne Forhandling, da har jeg Tillid til, at det meget snart skal vise sig, at den var Umanget værd. Altsaa, hvem vil?

Med Hensyn til det omhandlede Skoleskib skal jeg saa iøvrigt tillade mig at oplyse, at Forarbejderne nu er ført saa vidt, som det foreløbig lader sig gøre. Sagen vil i Januar blive forelagt paa Aarsmødet for »Broderkredsen paa Havel«, og hvad denne Kreds, der i sin Tid saa heldigt tog Løsningen af Højskolesagen i sin Haand, maatte beslutte, har jeg Tro til, vil være det rette. Der ved jeg er baade Erfaring og uegennyttig Kærlighed til vor Stand og vor Ungdom.

21. November 1913.

Vilh. Rasch.

Literatur.

Teknisk maritim Ordbog, fra Dansk til Engelsk, Tysk og Fransk samt fra Engelsk til Dansk, Tysk til Dansk og Fransk til Dansk, er nu udkommet i 2den Udgave paa H. Hagerups Forlag. Bogen udgives af Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn.

Første Udgave af denne nyttige Bog udkom i 1904, men har allerede været udsolgt i flere Aar, hvad der er et godt Vidnesbyrd om dens Uundværlighed. Efter Forlagets Anmodning har Kaptajn i Artilleriet O. Jürs derfor nu udarbejdet en ny udvidet Udgave, i hvilken der er taget Hensyn til den store Udvikling, der i de siden første Udgave udkom forløbne Aar er foregaaet paa Maskinteknikens og Skibbygningens Omraade, navnlig med Hensyn til Motorer, Turbiner, elektriske Anlæg, traadløse Telegrafi m. m. Denne ny Udgave, der som Følge heraf er noget mere fyldig end den tidligere, tæller 384 Sider, og vil sikkert blive modtaget med Glæde som en uundværlig Haandbog af enhver, som paa en eller anden Maade har Forbindelse med Søfarten, baade Redere, Skibbyggere, Maskinister, Maskinkonstruktører, Navigatorer og Oversættere af Bøger, i hvilke nautiske og tekniske Udtryk spiller nogen Rolle. Bogen, der har et smukt, tydeligt Tryk, koster indbundet 8 Kr. Det er os en Glæde at kunne anbefale den paa det bedste.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Maaned,

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Lufttrykforskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaar December for store Dele af Nordatlantehavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa 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 nu ogsaa langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efteraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Br. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Sving-

ningerne i Lufttrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatoreale Grænse siden November er rykket endnu $1\frac{1}{2}^{\circ}$ 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. Br. og c. 30° — 15° V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCt. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Mexico Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamataangen og er dér farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Fra Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° Nr. Br. optræder ofte »Harmattan«. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNV. og NV., under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden tiltager især i den europæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCt. Storme mod kun 10—13 pCt. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for 40° N. Br. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCt. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af New Foundland Bankerne (10—15 pCt.); paa dens sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Ruten sidste Del ikke for tidligt bøje mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taage. I den sydlige Del af Nordsøen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den taagefattige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne altid forekommer hyppigere end over andre Dele af Oceanet.

Is. Damperruterne til Nordamerika er sædvanligvis isfri i December; kun meget sjældent er der observeret enkelte Isfjælde, men allerede i Januar naar Drivisgrænsen hist og her ned til 45° N. Brd.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de indtil den 18. November indløbne Ismeldinger, at der i og ud for Belle Isle Strædet endnu i Oktober fandtes mange Isbjerge, og at disse naaede til 49° V. Lgd. mod Øst, men Isen synes nu at være taget stærkt af.

Fra det aabne Ocean foreligger der ingen Ismelding. En enkelt Isblok blev sidst set af Dampskibet »Mongolia« den 8. Oktober paa den nordlige Del af New Foundlandsbanken.

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 10 Sm. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de dér herskende vestlige Vinde.

Fragtmarkedet.

I Løbet af den svundne Uge indtraadte der mindre Bedringer hist og her, særlig fra Sortehavet etc., som ligger 6 à 9 d. pr. Unit Ton højere, og der blev sluttet temmelig livligt. Indien og Østen har ikke udfoldet megen Aktivitet, men Raterne er opretholdt. Derimod viser

Australien igen et bedre Begær, og dette Marked har et ganske fast Udseende. Raterne er en Kende højere med Januar—Februar Tonnage ret stramt holdt af Rederne. Fra U. S. er Ordre knappe, og Fragterne har været lidt vigende til Trods for, at Udbudet af Tonnage ikke er overdreven stort. Fra La Plata synes der at vise sig mere Interesse for Januar—Februar Tonnage, og der sluttedes igen 14/ 6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen. Der fragtes dog kun efter en meget ringe Maalestok, da Rederne gennemgaaende viser Tilbageholdenhed. Østersøen er meget mat, og lavere Rater blev akcepteret hele Vejen igennem. Udgaende Laster er knappe, og Raterne trykkes noget af den megen Tonnage, som kommer op til Rusland med Kul. Importen heraf er meget stor, og i Riga er der adskillige Dages Tørn for Kulskibe. Kulfragterne til Østersøen ligger ret uforandret undtagen til Riga, hvortil der betales indtil 6/3 paa Grund af Tørnen. Ad Middelhavet til er Kulfragterne gennemgaaende uden Forandring i Ugens Løb ved et sundt Begær, hvorimod de til Sydamerika er gaaet c. 6 d. op. Iøvrigt blev der i de forskellige Markeder bl. a. betalt som følger:

Østen etc. Hvede Australien 29/ à 30/ U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn) pr. Januar—Februar for 8,000—10,000 Tons Baade, 3 à 6 d. mere for 5,000—6,000 Tons Baade. Ris fra Birma 22/6 O. C., 22/ Holland, Februar. Efter Dødvægt Basis betales 18/ »net terms« fra Kalkutta til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet, 18/9 to Havne, December—Januar, fra Bombay henholdsvis 17/6 og 18/ pr. 1.—25. December.

Sortehavet etc. Korn store Baade fra Kherson, Odessa, Nikolajeff eller Novorossisk 8/3 à 8/6 Rotterdam, 8/6 London, 8/9 Antwerpen, samme Rater fra Sulina, alt pr. 25. November—10. December. Mindre Baade 10/ N. C. pr. prompt, 9/6 pr. 15. Januar—15. Februar, Oplion Hamburg 6 d. ekstra. Kherson/Emden 9/ (4,800), prompt. Sulina/Vestitalien Frcs. 10.25 Basis én Lossehavn (5,500), prompt. Donauen 10/ Antwerpen eller Rotterdam, 10/6 Hamburg, 1.—10. December. — Erts Poti/Middlesbro 10/6 (5,000), prompt.

Middelhavet. Bomuldsfrø fra Alexandria c. 8/ til London eller Hull pr. December. For Erts 4/9 Algier/Cardiff (4,000), 7/9 La Falaise/Barrow (4,500), 5/ Hornillo Bay/Rotterdam (5,200), 6/6 Porman/Oslebshausen (5,000 med 1,000—1,000 Tons daglig). Fosfat Tunis/London, Tyne eller Leith 6/9 à 7/. Ghent 7/3 à 7/4½, Sfax/Honfleur 7/9, Bordeaux 7/6. Esparto fra Oran eller Arzew c. 14/ pr. prompt, 12/6 à 13/ pr. Januar. Salt Torrevieja/Stornoway eller Fraserburgh 8/6 à 8/9. Erts fra Bilbao 4/6 Rotterdam, 4/7½ à 4/9 Glasgow, 4/3 à 4/4½ Cardiff.

Nordamerika. Korn Filadelfia eller Baltimore 1/10½ Rotterdam, Avonmouth, Antwerpen, Tyne, Hull, Leith eller Cardiff pr. December. Kul Baltimore 16/6 Rio Janeiro, December. Bomuld fra Savannah etc. 27/6 Liverpool eller Bremen, 30/ Havre, fra Golfen henholdsvis 33/9 og 35/. Paa Netto Charter Golfen/Danmark 13/6 à 13/9 pr. December. Tømmer Port Arthur (Texas)/Delfzyl og Tynen 88/9, Pensacola/Holland, Aberdeen og Leith (tre Lossehavne) 96/3. Timecharter 5/9 à 6/ Dødvægt for store Baade, Levering Baltimore, Tilbagelevering Vestitalien.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 10/6 à 10/9 O. C. til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), 11/ à 11/6 pr. December, 14/ à 14/6 pr. 15. Januar—15. Februar, 14/6 à 14/9 pr. Marts. Fra Bahia Blanca 14/6 pr. 20. Januar—20. Februar (5,200).

Østersøen. Der kan nu ikke regnes mere med Petersborg i Aar. Der er sidst betalt 37/ à 38/ pr. Favnt Kortprops til Østkyst Kulhavn. Riga 10½ d. Havrebasis Rotterdam, 11¼ d. Antwerpen, prompt, 9 d. resp. 10½ d. pr. December. For D. B. Dellast Boards 25/ à 26/ London, 22/6 Grangemouth, 31/6 Manchester, Frcs. 30 Rouen, 37 Bordeaux. Fra Libau og Windau noteres lignende Rater for Korn som fra Riga, men Ladning er knap. Re-

val har intet at byde paa. Der er sidst betalt 1/ Hvedebasis til Rotterdam. Kortprops Stettin/Methil 12/6 pr. Load. Sukker fra Stettin 5/9 London, 6/3 à 6/6 Liverpool eller Greenock.

Kulfragterne. Fra Tynen (N. Br.) Blyth eller Wear 5/10½ Helsingfors (1,900), 5/6 Libau (1,500), 5/ à 5/6 Kiel, 5/ Vejle (2,000), 5/4½ Kolding (1,600), 7/ Gibraltar (1,400), 8/ à 8/3 Genua eller Savona (4,000—5,000), 7/ Malta (4,800), 9/ Palermo (1,100), 10/ Venedig (5,000). 9/3 Port Said (5,300). Fra Humberen 6/ à 6/3 Riga, 5/7½ à 5/9 Reval, 9/6 Odessa, Novorossisk eller Sebastopol. Fra Firth of Forth 5/3 à 5/4½ Kiel, 6/ à 6/3 Slesvig, 5/6 Norrköping, 5/3 à 5/6 god dansk Havn (1,200—1,400), 8/3 à 8/6 Genua eller Savona, 8/9 Syra eller Piræus, 10/6 Venedig. Fra Cardiff eller Newport 5/ Havre (1,700), 4/10½ Dieppe (2,100), 6/3 Lissabon (2,000 med 350 Tons Losning), Frcs. 6½ Bordeaux (3,300), 8¾ Algier (4,000), 9½ Marseille, 7/9 à 8/ Genua, 9/3 Konstantinopel, 9/6 Venedig, 8/6 à 9/ Port Said, 11/ à 11/3 Colombo, 7/9 à 8/ Las Palmas, 15/ River Plate (nedre Havn), 16/6 Rosario.

Skrevet den 25. November 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen Forandring fra sidste Indberetning. Markedet ligger meget mat i hele denne Fart, saa at der kun sluttes ganske enkelte Fragter, medens de fleste Sejlere lægger op efter endte Rejser.

Sydsverig har ganske enkelte Trælaster, og det samme Forhold er til Stede for Østnorge, men Forsejling lønner sig ikke. Danmark har faa mindre Kornlaster til uforandrede lave Rater, men da Returfragterne er lidet lønnende, foretrækker Rederne Oplægning. Returfragter Vest fra er der kun faa af i Markedet til c. 8 £. pr. Keel Kul for danske og norske Havne, som knapt nok tilfredsstiller Behovet for de Sejlere, som er i Fart.

Angaaende de mindre Skibe har Fragtmarkedet ikke forandret sig væsentligt siden sidste Beretning. Nordtyskland søger pr. December en Del Tonnage for Rug og Havre og noterer fra Stralsund 5½ M., Greifswald 5¾ M., Rostock kun 5 M., men højere Rater vil sikkert kunne gennemføres. Stettin er stadig ret mat og flere Skibe har foretrukket at gaa ledig derfra f. Eks. til Anklam, hvorfra sluttedes til kun 5½ M. for Rug. Af de øvrige østligere Pladser har Colberg ogsaa nogle Ladninger fremme. Danzig er fastere og noterer 6½ à 7 M., Königsberg til Dels noget lignende. De slesvigske Pladser er forholdsvis ret stille. Sverig er gennemgaaende mat. Sundhavnene har ganske faa Kalkmel- og Lervarelaste fremme. Vestsverig er næsten stille, Sydsverig lidt bedre. Danmark er fra Provinserne lige rolig. Enkelte Ladninger Kartofler til Kjøbenhavn og til Dels til Norge noteres. Kjøbenhavn sluttede bl. a. Majs til Rønne og Hasle 14 Øre, Præstø 12 Øre. Byg til Aalborg 15 Øre, Hvede til Malmø 8 Øre, Nakskov 13 Øre. Fra Damper ventet dertil i Begyndelsen af næste Uge kommer en Del Hvedeomladninger til danske og svenske Havne.

Havarier og Forlis.

G Søskenude, svensk Jagt, kom paa Rejsen fra Malmø til Tyskland med en Ladning Oljekager paa Grund paa Saltholm. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Louise, Skonnert af Rønne, er den 20. ds. ankommet til Kjøbenhavn paa Slæb af Damperen »Bogø«, som havde truffet Skonnerten udfor Kullen; hertil havde Skonnerten kunnet klare sig oppe fra Skagen, hvor den i Stormen havde mistet sine Forgørej.

Confidence, Skonnertbrig af Thurø, kom paa Rejsen fra Kjerteminde til Nakskov i Ballast paa Grund paa Albuen. Bjergningsdamperen »Helsingør« bragte Skibet flot og ind til Nakskov.

Margaretha, Galease af Burg, kom den 20. ds. paa Grund

ved Løgstør. Skibet, der er bygget af Staal, har en Ladning Byg og Hvede inde.

Pawlow, Damptrawler af Grimsby, er med Tab af Skrue indkommet til Isafjord; Skibet bliver bugseret til Reykjavik for Reparation.

Marie, Skonnert af Marstal, kom den 19. ds. med en Ladning Oljekager paa Grund ved Aflandshage. Skibet, der kom til at staa haardt i Grunden, har Assistance. Efter senere Meddelelse er Skonnerten løbet fuld af Vand, og Besætningen reddet og laudsat paa Amager.

Gustaf, Skonnert af Mønsterås er paa Rejsen fra Landskrona til Norrköping med en Ladning Melassefoder sprunget læk i Søen og er indkommet til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Nobo, Barkslib af Lyngør, er den 22. ds. strandet ved Blaavandshuk. Om Besætningen vides intet; der var ingen om Bord, da Bjergningsdamperen var ude ved Skibet.

Karen, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Hamburg til Stockton med en Ladning Jern maattet søge ind til Frederikshavn. Skibet har i Nordsoen haft meget stormfuldt Vejr, er sprunget læk og har mistet Storbom og Rat. Styrmanden, Christensen af Marstal, er i Nordsoen skyllet over Bord og druknet.

Proven, Skonnert af Rønne, kom den 20. ds. paa Grund udfor Råå; den 22. ds. blev Skibet bragt flot og ind til Helsingør.

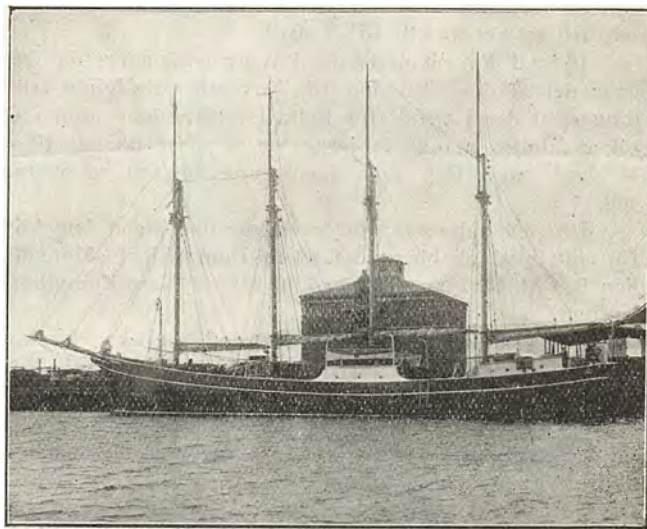
Sarmatia, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom ved Afsejling fra Libau i Kollision med Lødsdamperen, der fik en Del Skade. Da Lødsen senere skulde sættes i Land fra en Robaad, blev han skyllet over Bord og druknede.

Meta, Tjalk af Elisabethshen, er med en Ladning Mursten sprunget læk og sunket udfor Stevns. En forbipasserede Motorbaad optog Besætningen.

Rock City, Barkslib af Kotka, der, som meddelt, efter Paa-sejling paa Kjøbenhavns Red fortsatte sin Rejse til Bestemmelsesstedet London, er strandet ved Blaavandshuk og blevet Vrag. Af Besætningen, der foruden Kaptajnen bestod af 11 Mand samt en Kvinde, er Kaptajnen, Tømmermanden og en Letmatros døde.

Kvik, Motorskonnert af Nykjøbing Mors, er paa Rejsen fra Rudkjøbing til England med en Ladning Byg sunket i Skagerak. Besætningen, 7 Mand, blev reddet om Bord i Damperen »Høbe«, der var paa Rejse til Aarhus.

Kvik, der var bygget af Staal i Martenshoek 1912, maalte 197 Netto Reg.-Tons.



M/s „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorslib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

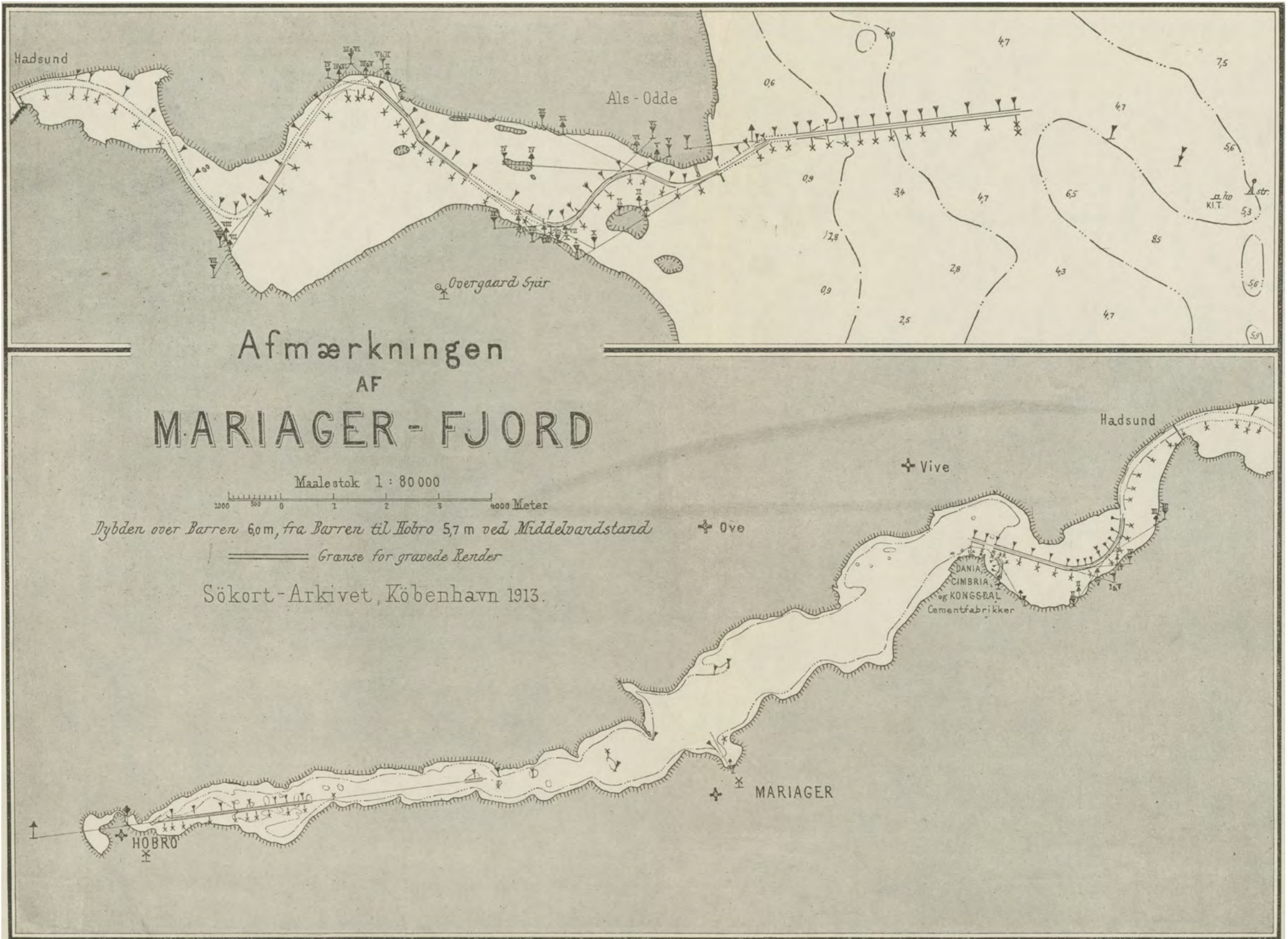
500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.



Løbet fra Søen til den gravede Rende gaar N. om Anduvnings-Tønden og den hvide Klokketønde og S. om de 2 røde Vagere.

2. En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, W. for *Piedra Chata* Grund S. for *Hornos* Øerne i 4 m Vand 313° (misv. NW. $\frac{5}{8}$ W.) fra *Colonia* Fyr og 9° (N. $\frac{3}{8}$ E.) fra *Fanlon* Fyr, der ligger paa 34° 28' 40 S. 57° 55' 35" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2546. København 1911.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2313. Spanien. Málaga. Fyr forandres.

(„Avisos a los Navegantes“ Nr. 142/1246. Madrid 1913.)

I December 1913 forandres det hvide, faste Fyr ved *Málaga* Havn til et hvidt Lynfyr, der viser 4 Lyn (Tre-Lyn og Et-Lyn) hver 20 s., Lyn 0,26 s., Mørke 2,52 s., Lyn 0,26 s., Mørke 2,52 s., Lyn 0,26 s., Mørke 6,96 s., Mørke 6,96 s., Inden for 7 Sm's Afstand ses et svagt hvidt Lys mellem de enkelte Lyn. 36° 42' 35" N. 4° 24' 40" W.

2314. Italien W.-Kyst. Porto Vecchio di Piombino. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 288/841. Genova 1913.)

Paa Batteri Punten c. 670 m 14° (misv. NE. t. N. $\frac{7}{8}$ N.) fra *Piombino* gamle Semafor er tændt et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2,5 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 156° gennem 0° til 3°. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 7 Sm. 42° 55' 40" N. 10° 32' 45" E.

2315. Italien W.-Kyst. Porto-canalé di Castiglione della Pescaja. Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 287/837. Genova 1913.)

Det hvide, faste Fyr paa Inderen af N.-Molen er forandret til et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Lysevne: 5,5 Sm. 42° 45' 45" N. 10° 52' 45" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 19/782. København 1913.)

2316. Sicilien. Egadiske Øer. Favignana. Punta Marsala. Taagesignal gives.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 287/835. Genova 1913.)

Fra Fyret paa *Punta Marsala* gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15 s. 37° 54' 19" N. 12° 21' 58" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2219. København 1913.)

2317. Italien E.-Kyst. Porto del Lido. Fyr tændt.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 287/839. Genova 1913.)

S.-Molen er forlænget c. 120 m og paa det ny Molehoved er tændt et rødt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 8 s., Blink 1,8 s., Mørke 1 s., Blink 1,8 s., Mørke 4 s., Flammens Højde: 6 m.

Lystønden, som laa ud for Molehovedet, og som viste rødt, fast Lys, er inddraget. 45° 26' N. 12° 23 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2222. København 1913.)

2318. Grækenland. Piræus. Miner borttaget.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1753. London 1913.)

Minerne ud for *Piræus* er borttaget. 37° 56' N. 23° 37 $\frac{1}{2}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/1464. København 1913.)

2319. Bulgarien. Sorte Hav. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1755. London 1913 og „Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/8049. Berlin 1913.)

1. Følgende Fyr er tændt: a) Kap *Kavri (Invidata)*. Fyret viser nu To-Lyn hver 5 s. Synsvidde: 12 Sm. 41° 52 $\frac{1}{2}$ ' N. 28° 04' E. b) Kap *Emine (Emon)*. 42° 42 $\frac{3}{4}$ ' N. 27° 56' E.

2. Alle Fyrene paa *Bulgarien's* Kyster er nu tændt med Undtagelse af *Anastasia Island* Fyr. 42° 28 $\frac{3}{4}$ ' N. 27° 36' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 26/1118. København 1913.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas* E.-Kyst, *Afrikas* W.-Kyst, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Azovske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgives ugentlig. Abonnements tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Postudgifterne. Enhver Navne erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arket, København, K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er anført i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er anført fra Søen.

Hermed følger en Plan over den ny Afmærkning i **Mariager-Fjord**. (Se „E. f. S.“ Nr. 49/2184. 1913.)

Paa **Søkort-Arket** er udkommet:

Kort Nr. 248. Sundet; N.-lige Blad. Maalestok 1 : 60 000. 1913. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 249. Sundet, S.-lige Blad. Maalestok 1 : 60 000. 1913. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 181. Sundet, N.-lige Blad. 1889.

Kort Nr. 182. Sundet, S.-lige Blad. 1903.

I. Østersøen.

2272. Danmark. Stevns Fyr S. Vrag afmærket.

Vraget af Tjalken *Mæta* er sunket i 11 m Vand c. 1 $\frac{1}{4}$ Sm S. for *Stevns* Fyr. Mindste Dybde over Vraget er 7,8 m. En Vraglystønde er udlagt i 13 m Vand, c. 150 m SE. for Vraget, paa 55° 16' 13" N. 12° 27' 20" E.

2273. Sverrig. Furusundsleden. Oranienholm Fyr slukket. Lerviksuude Fyr tændt.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 47/1223. Stockholm 1913.)

Lerviksuude hvide, røde og grønne Fyr med To-Formørkelser hver 10 s. er tændt.

Lys et er:

1. grønt i Pejlinger fra Land til 222 $\frac{1}{2}$ '.
2. hvidt i — — 222 $\frac{1}{2}$ ' til 224 $\frac{1}{2}$ '.
3. rødt i — — 224 $\frac{1}{2}$ ' - 264'.
4. grønt i — — 264' - 15'.
5. hvidt i — — 15' - 27'.
6. rødt i — — 27' - 39'.
7. rødt, uforstærket Lys i Pejlinger fra 60° til 61°.

- Flammens Højde: 3 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt, 3 Sm for grønt og 2 Sm for uforstærket rødt Lys. Linsesapparat af 6te Orden. Hvidt, 8-kanttet Fyrhus. Der er ikke stadigt Vagt ved Fyret. 59° 27' 10" N. 18° 23' 20" E.
- Ornielolmen* Fyr er nedlagt. 59° 26' 51" N. 18° 23' 35" E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/1898. København 1913.)
- 2274. Sverrig. Botniske Bugt. Lövsstabukten. Karlholm. Grund fundet og afmærket.**
(„Underrættelser för söfärande“ Nr. 47/1922. Stockholm 1913.)
- I Farvandet til *Karlholm* er fundet en 6,2 m Grund paa 60° 34' 36" N. 17° 45' 04" E. En Stage med Kost er udsat tæt N. for Grunden paa E.-Siden af Farvandet.
- 2275. Rusland. Finske Bugt. Nera Fyrskib midlertidig ombyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3027. Berlin 1913.)
- Nera (Korabelin)* Fyrskib er midlertidig inddraget og erstattet med *Jelagin* Fyrskib. 59° 56' N. 30° 08' E.
- 2276. Rusland. Finske Bugt. Reval. W.-lige Indløb midlertidig lukket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3028. Berlin 1913.)
- Paa Grund af Opførelsen af det ny W.-lige Bolværk er det W.-lige Indløb til Havnen midlertidig lukket, og det røde, faste og det hvide, faste Fyr ved dette Indløb er slukket. 59° 27' N. 24° 17' E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1478. København 1912.)
- 2277. Tyskland. Pillau. Skydning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3038 og 47/3148. Berlin 1913.)
- Fra Kystbatterierne ved *Pillau* vil der en Dag i Tiden fra den 1ste til den 6te Decem-ber d. A. blive afholdt Skarpskydning ud over Søen. Under Skydningen er Ind- og Udpassage forbudt. Den Dag, paa hvilken der skydes, er et rødt Flag hejst paa Lodstærnet. Efter endt Skydning nedhales Flaget.
- Fra den 1ste til den 9de Decem-ber d. A. afholdes Skarpskydning ud over Søen fra Landet mellem *Baummaske* og Skydepladsen ved *Pillau*. Det er i den Tid forbudt at komme Kysten mellem *Neuhaus* Udsigtstærn og Herrebadeanstalten ved *Pillau* nærmere end 4 000 m. Under Skydningen er et gult Flag hejst paa Klitten N. for Kystbatterierne. *Pillau*: 54° 38½' N. 19° 54' E.
- 2278. Tyskland. Adler-Grund. Vraglystønde bortdrevet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3149. Berlin 1913.)
- Lystønden ved Vraget af Damperen *Norden* er sandsynligvis drevet fra Station. 54° 46' 57" N. 14° 21' 30" E.
- 2279. Tyskland. Greifswalder Oie. Fyr flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3090. Berlin 1913.)
- Greifswalder Oie* midlertidige Fyr er for Vinteren flyttet til Fyrtaarnet. 54° 15' 02" N. 13° 55' 42" E.
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2182. København 1913.)
- 2280. Tyskland. Fehmarnsund. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3022. Berlin 1913.)
1. Tønde A er flyttet c. 200 m NW. efter og ligger nu i 6 m Vand paa 54° 24' 09" N. 11° 05' 06" E.
2. Ved S.-Spidsen af Grunden *Breiter Bang* ud for *Orth* er i 5 m Vand udlagt en sort Spidstønde med Kugle, mærket „*Breiter Bang*“. 54° 25' 42" N. 11° 02' 40" E.
(Kort Nr. 157, 235 og 243.)
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1595. København 1913.)
- 2281. Tyskland. Kieler Bugt. Mindre Dybde.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3023. Berlin 1913.)
- Paa Grund af Udkastning af Fyld er der S. for Klokketønde *Kiel I* kun 3,2 m Vand. 54° 27' 24" N. 10° 19' 00" E. Positionen svarer til *danske* Kort; addresseres 6" til Br., svarer den til *fysiske* Kort.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 45/2645. København 1912.)

- 2306. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Port Royal Sund. Martins Industry Fyrskib ombyttets midlertidig.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3757. Washington 1913.)
- Omtrønt den 8de Decem-ber 1913 ombyttets *Martins Industry* Fyrskib midlertidig med et Reserverfyrskib, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7½ s. Lys 4 s. Mærke 3½ s. Synsvide: 12 Sm. Taagesignalerne er uforandrede. 32° 06' 10" N. 80° 27' 50" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2307. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Charlotte Havn. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3760. Washington 1913.)
- Mangrove Point* Fyr er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mærke 2,4 s., 26° 53' 56" N. 82° 07' 18" W.
- Peace Creek* Fyr er forandret til at vise rødt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mærke 2,4 s., 26° 55' 50" N. 82° 06' 10" W.
- Mid-Channel* lodret stribede Spidstønde er ombyttet med en Stumtpønde og flyttet c. 780 m i Retning 54½° (misv. NE. ½ E.). *Eleven-Foot Shoal* Tønde 4 har nu Nr. 8, *Pine Island Shoal* Tønde 6 har Nr. 10, *Eight Foot Shoal* Tønde 3 har Nr. 5, *Matchla* Tønde 5 har Nr. 7, og *Myacca Faver* Tønde 7 har Nr. 9.
- 2308. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bugt. Manatee Floden. Baaker optørt. Baake nedlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3761. Washington 1913.)
- Ved Indløbet til *Manatee* Floden er optørt Ledebaaker, der leder gennem de gravede Strækninger *D* og *E*. Forbaaken, der har en hvid Trekant paa Toppen, staar i c. 0,5 m Vand paa 27° 31' 54" N. 82° 39' 17" W. Bagbaaken, der har en hvid Firkant paa Toppen, staar i c. 0,5 m Vand 500 m 298¼° (misv. NW. t. W. ½ W.) fra Forbaaken.
- 2309. Mexico. Veraeruz. Rio Nautla. Fyr nedlagt.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1770. London 1913.)
- Rio Nautla* hvide Fyr med Formørkelser er nedlagt. 20° 17' N. 96° 47' W.
- 2310. Cuba E.-Kyst. Cape Maysi. Fyr forandret.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3764. Washington 1913.)
- Den 1ste Januar 1914 forandres *Cape Maysi* Fyr til et hvidt Fyr med Formørkelser, afvekslende Tre-Formørkelser og En-Formørkelser hver 20 s. Flammens Højde: 37 m. Synsvide: 17 Sm. 20° 15' 10" N. 74° 09' 41" W.
- 2311. Porto Rico W.-Kyst. Mayaguez Bugt. Fortyr flyttet.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1785. London 1913.)
- Det røde, faste Fortyr er flyttet 0,19 Sm i Retning 289° (misv. W. t. N. 7/8 N.) Forfyret er synligt i en Vinkel paa 30° paa hver Side af Fyrhøjen, der er uforandret. Flammens Højde: 4½ m. Fyrbaake i 3,6 m Vand. 18° 12½' N. 67° 09½' W.
- 2312. Rio de la Plata. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3063 og 3064. Berlin 1913.)
- A. Lystønden ved *Pipias* Skær er flyttet og ligger nu i 5 m Vand paa 34° 29' 45" S. 57° 41' 28" W.
- B. For at afmærke et Løb med 3 m Vand, som fører fra *Colonia* i N.-lig Retning til *Farallon* Farvandet, er udlagt:
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Lyn, 270 m E. for den W.-lige *Lopez* Ø i 7 m Vand, 307° (misv. NW. t. W. 1/8 W.) fra *Colonia* Fyr og 33° (misv. NE. t. N. 1/2 N.) fra *Farallon* Fyr.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2298. Frankrig. Garonne. Bassens Banke. Lystønder flyttet.
(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 557/3413. Paris 1913.)
1. Den røde Lystønde Nr. 52, *aval du Banc*, er flyttet 60 m E. efter og ligger nu paa 44° 54' 55" N. 0° 32' 51" W.
2. Den røde Lystønde Nr. 54, *mûleau du Banc*, er flyttet c. 570 m SE. efter og ligger nu paa 44° 54' 11" N. 0° 32' 28" W.
2299. Canariske Øer. Teneriffa. Santa Cruz. Kabler.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3056. Berlin 1913.)
Tønderne, som afmærker Kablerne, er røde. Det er forbudt at ankre i den Vinkel, som dannes af Linierne fra Kabelhuset til Tønderne. Paa Kabelhuset vil der blive tændt et rødt, fast Fyr, som belyser denne Vinkel. N.-lige Tønde: 28° 27' 44" N. 16° 14' 39" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5/152. København 1913.)
2300. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sund. Pollock Rip Slue. Klokketønde udlagt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3746. Washington 1913.)
Pollock Rip Klokketønde 2 C er udlagt ved Siden af *Pollock Rip Slue* Lystønde 2 C, der nu hedder *Pollock Rip* Lystønde 2 C. 41° 32½' N. 69° 54¾' W.
2301. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bugt. Providence Floden. Fuller Rock Fyr forandret.
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3749. Washington 1913.)
Fuller Rock Fyr er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mærke 1 s. 41° 47' 39" N. 71° 22' 49" W.
2302. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Choptank Floden. Blackwalnut Point Shoal. Fyr tændt. Tønde inddraget.
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3751. Washington 1913.)
Blackwalnut Point Shoal hvide Lynfyr er tændt. 38° 38' 30" N. 76° 20' 23" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2067. København 1913.)
2303. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Severn Floden. Tolly Point Shoal. Tønde ombyttet med Lystønde.
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3752. Washington 1913.)
Tolly Point Shoal Stumptønde 31 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 9 s. 38° 56' 00" N. 76° 25' 50" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2068. København 1913.)
2304. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund og Pamlico Floden. Fyr tændt.
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3753 og 3754. Washington 1913.)
Brant Island Slue Fyr er tændt. 35° 10' 49" N. 76° 22' 47" W.
Maw Point Shoal Fyr er tændt. 35° 08' 30" N. 76° 30' 25" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2005. København 1913.)
2305. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Lookout Shoals. Fyrskib flyttet.
(„Notice to Mariners“ Nr. 45/3755. Washington 1913.)
Cape Lookout Shoals Fyrskib er flyttet c. 1½ Sm længere ud fra Land og ligger nu i 27 m Vand c. 20 Sm 163° (misv. S. t. E. ¼ E.) fra *Cape Lookout* Fyr. c. 34° 18' 24" N. 76° 24' 18" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/882. København 1913.)

2282. Tyskland. Flensborg Fjord. Middøgrund. Lystønde slukket.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3086. Berlin 1913.)
Lystønden S. for *Middøgrund* er slukket. 54° 51' N. 9° 50½' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2283. Danmark. Sundet. Middøgrund. Tønder udlægges. Advarsel.
I Begyndelsen af April 1914 udlægges 7 grønne Vragtønder med Kurv uden Stage ved en Losseplads for Fyld paa den S.-lige Del af *Middøgrund*. Tønderne skal ligge paa følgende Steder: 1) 55° 41' (17") N. 12° 39' (50") E. 2) 55° 41' (41") N. 12° 39' (58") E. 3) 55° 41' (53") N. 12° 40' (25") E. 4) 55° 41' (42") N. 12° 40' (45") E. 5) 55° 41' (07") N. 12° 40' (40") E. 6) 55° 40' (37") N. 12° 40' (33") E. 7) 55° 40' (57") N. 12° 40' (03") E.

Naar Afmærkningen er udlagt, advares Skibe mod at færdes indenfor den, af Hensyn til at man paa Grund af Udkastningen af Affaldet fra Havnen ikke kan garantere for, at Vanddybden paa dette Sted svarer til den i Søkortene angivne.

(Kort Nr. 229, 249 og 250. Danske Løds, Side 292. Søm.-Port., Side 26.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2284. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Belysning upaalidelig.
Paa Grund af Storm er Belysningsforholdene ved *Thyborøn-Kanal* upaalidelige. For Tiden er Dybden ved Middø-Højvande: Paa *Havrevien* 4,5 m, i *Gaaseholm-Løb* 3,3 m. De øvrige Løb er endnu ikke undersøgt. Der er saaledes for Tiden 3,3 m Dybde paa *Fjordgrunden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2285. Danmark. Thyborøn. Lys- og Fløjtønde slukket.
Belysningen ved Indløbet til *Thyborøn-Kanal* er upaalidelig paa Grund af den sidste Tids Storme.
Thyborøn Lys- og Fløjtønde er slukket, den vil snarest blive tændt. 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.

2286. Tyskland. Sild. List-Pegelhaus. Fyr tændt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3083. Berlin 1913.)
List-Pegelhaus Tværmærkefyr er tændt til Forsøg. Det er et ubevogtet, hvidt og rødt, fast Fyr, Lyset er:

1. hvidt i Pejlinger fra 168° til 190°;
2. rødt i — — — 190° - 212°;
3. hvidt i — — — 212° - 247°;
4. rødt i — — — 247° - 288°;
5. hvidt i — — — 288° - 48°.

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. Fyret er overet med *Rote Klief* Hovedfyr i Pejling 219°. Fyret staar paa Fundamentet til Vandstandsmaaleren, og Spejlet paa dette er borttaget. 55° 01' 08" N. 8° 26' 42" E.
(Kort Nr. 180, 245 og 255.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/1121. København 1909.)

2287. **Tyskland. Amrumbank Fyrskib.** Stationstønde forsynet med Spejl.
(⁶)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 46/3088. Berlin 1913.)
Stationstønden ved *Amrumbank* Fyrskib er en rød Kugle-Spirtønde med Spejl, som ligger SE. for Fyrskibet, der ligger paa 54° 33' 12" N. 7° 53' 12" E.
2288. **Tyskland. Weser—Elben. Drevende Vrag.**
Høje Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Vraget af en afmasket Evert uden Mandskab den 20de ds. observeret 3 Sm NNW. for Tønden *Westervill N.*, der ligger paa c. 53° 58' N. 8° 06½' E.
2289. **Tyskland. Elben. Ostemündung. Oplysning om Fyr.**
(⁶)Nachrichten für Seefahrer" Nr. 46/3034. Berlin 1913.)
Fyrtaakene paa den SW.-lige *Oste* Bred er flyttet og forandret:
1. Det hvide Fortyr med En-Formmærkelser vises nu fra en grøn Mast. Flammens Højde: 7 m. 53° 50' 24" N. 9° 00' 01" E.
2. Det hvide, faste Bagfyr vises fra en rød Mast. Flammens Højde: 11 m. 53° 50' 20" N. 9° 00' 08" E.
Disse 2 Fyr har en Synsvide paa 6 Sm og er synlige i en Vinkel paa 45° paa hver Side af Fyrinien, der bruges ved Indsejlingen i *Oste*.
3. Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa N.-Siden af Toldhuset oven for *Belmer* Sluse er slukket. 53° 49' 19" N. 9° 01' 59" E.
2290. **Tyskland. Elben. Oplysning om Afmærkning af Vrag.**
(⁶)Nachrichten für Seefahrer" r. 46/3035. Berlin 1913.)
Vraget af *Vandalaa* ved *Krausand* er indtil videre afmærket med et Vrag-mærkeskib, der viser de samme Signaler som Bjergningsfartøjerne, der tidligere lå ved Vraget. 53° 45' 04" N. 9° 24' 43" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 9/aic. København 1913.)
2291. **Holland. Wester-Schelde. Afmærkning forandret.**
(⁶)Bericht aan Zeevarenden" Nr. 255/2400. s-Gravenhage 1913.)
I *Vaarvader van Hoofdplaat* er udlagt Stumpønde Nr. 5 i 12,6 m Vand paa 51° 22' 50" N. 3° 40' 18" E.
Paa *Berwijk* Red er Topbetegnelsen (Diamant) paa Stumpønde Nr. 1 borttaget, og Tønden ligger nu i 9,3 m Vand paa 51° 22' 25" N. 3° 41' 25" E. Stumpønde Nr. 2 ligger nu i 11,5 m Vand paa 51° 21' 45" N. 3° 42' 28" E.
2292. **England. Yarmouth. Vrag.**
(⁶)Notice to Mariners" Nr. 1782. London 1913.)
1. *Yarmouth* Red. En lille Damper, med Master og Skorsten over Vandet ved Højvande, er sunket paa W.-Kanten af *Middle Scroby Sand*, 1,58 Sm 76° (mislv. E.) fra Ydenden af *Britannia* Pier. 52° 36' 50" N. 1° 47' 00" E.
2. *Gorleston* Red. En lille Damper, med Mast og Overdel over Vandet ved Højvande, er sunket 0,88 Sm 139° (mislv. SE. t. S. 7/8 S.) fra *Yarmouth* N.-Møls Fyr. 52° 33' 40" N. 1° 45' 23" E.
2293. **England. Smith's Knoll. Lystønde drevet fra Station.**
(⁶)Notice to Mariners" Nr. 68. Trinity House, London 1913.)
Smith's Knoll Lystønde er drevet et betydeligt Stykke fra sin Plads. Den vil snarest blive lagt paa Plads. 52° 52' N. 2° 15' E.
2294. **England. Tees Flodmunding. Tønde flyttet.**
(⁶)Notice to Mariners" Nr. 1773. London 1913.)
Den sorte Spidsønde Nr. 3 er flyttet 0,21 Sm i Retning 215° (mislv. SW. 5/8 W.) og ligger nu i c. 4 m Vand 0,46 Sm 246° (mislv. W. 5/8 S.) fra *South Gare Rocket Station*. 54° 38¼' N. 1° 09' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2295. **Frankrig. Cherbourg. Oplysning om Ankerplads.**
(⁶)Avis aux Navigateurs" Nr. 544/3389. Paris 1913.)
Det er kun tilladt at ankre paa nedennævnte Steder:
A. Paa Reden. 1. Paa det Areal, som mod N. begrænses af en Linie, parallel med Dæmningen og 200 m fra denne; mod W. af en Linie trukket i Retning 356° (mislv. N. t. E.) fra *Oteville* Kirkes Klokketårn; mod S. af Kysten; mod E. af en Linie fra W.-Kant af Fort *Homet* til Mellembatteriet paa Dæmningen.
2. Paa det Areal, som mod N. begrænses af Linien gennem Fortøjtønderne 17, 18 og 19; mod E. af en Linie fra Fort *Est* til W.-Siden af Fort *Francais*; mod W. af en Linie fra Fort *Est* til det røde Fyr paa Handelshavens store Mole; mod NW. af Linien fra det N.-lige Molehoved ved Krigshavnens Forhavn til det faste Fyr ved E.-Dæmningens lille Pas, indtil denne Linie møder den foranævnte Linie; mod S. af Kysten.
3. Paa det Areal, som ligger mellem E.-Dæmningen og Linien fra NE.-Hjørnet af *Port des Flamands* til *Happetout* Sømærke.
Paa ovennævnte Arealer er det forbudt at ankre nærmere end 250 m fra Fortøjtønderne til store Skibe og nærmere end 150 m fra Fortøjtønderne til *Reme* og *Bidon*.
B. Uden for Reden. Paa det Areal, som ligger N. for Dæmningen, og som begrænses af en Linie i Retning 335° (mislv. N. 7/8 W.) fra E.-Fortet og en Linie i Retning 4° (mislv. N. t. E. ¾ E.) fra W.-Fortet.
2296. **Frankrig. Cherbourg. Forandring af Zoner, som bør benyttes af Skibe, naar Undervandsbaade er neddykket.**
(⁶)Avis aux Navigateurs" Nr. 553/3387. Paris 1913.)
Naar Signalet for neddykkede Undervandsbaade (et Flag, der er rødt foroven og gult fornedan) vises fra Ledseggedampnen eller Sematorstationerne, bør Skibe til og fra *Cherbourg* Havn benytte nedennævnte Zoner, hvor neddykkede Undervandsbaade ikke maa komme. Zonerne begrænses: Mod N. af Passerne og af en Linie 2 Sm N. for og parallel med Dæmningen.
Ved E.-Passet. Af Linien i Retning 194° (mislv. SW. t. S. 3/8 S.) gennem Fort *Le Roule* og E.-Fortet paa Dæmningen og Linien i Retning 190° (mislv. SW. t. S. 3/4 S.) gennem W.-Siden af Fortet paa Øen *Pelée* og E.-Siden af de W.-lige Stenbrud.
Ved W.-Passet. Af Linien i 183° (mislv. S. t. W. 5/8 W.) gennem E.-Kant af Fort *Changnanc* og W.-Kanten af *Redoute des Couplets* og Meridianen gennem Dæmningens W.-Fort.
Særlig ovennævnte Zoner skal benyttes til militære Øvelser, vil det internationale Flag *D* blive hejst under det røde og gule Flag paa Sematoren paa Øen *Pelée* og paa *Central* Fortets Udligstation. *Cherbourg*: 49° 39' N. 1° 37' W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1633. København 1911.)
2297. **England. Liverpool Bugt. Mersey Floden. Vrag.**
(⁶)Notice to Mariners" Nr. 1752 og Nr. 1805. London 1913.)
1. Vraget af Damperen *Auchenard*, der laa 1,75 Sm 126° (mislv. SE. 3/4 S.) fra Fyrskibet paa Barren, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 53° 31¼' N. 3° 16¼' W.
2. Vraget af Damperen *Rassa* er sunket 0,62 Sm 355° (mislv. N. t. E.) fra Fyret paa Ydenden af *Rock Ferry* Pier. N. for Vraget er udlagt et Mærkeskib. S. for Vraget er udlagt en grøn Lystønde, mærket „*Wreck*“, der viser grønt Et-Blink. Man skal holde godt uden om Mærkeskibet og Lystønden. Vraget: 53° 23' 09" N. 2° 59' 50" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 20/633. København 1913.)

2320. Busland. Sorte Hav. Karkinit Bugt. Baaker opført. Fyr tændt.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 46/3050 og 3051. Berlin 1913.)
 1. Paa S.-Enden af *Kalamitschak* Banke ved Indløbet til *Horli* er rejst en Stangbaake i 1,5 m Vand. Man advares mod at forveksle denne med Stangmærket i det uddybede Farvand til *Horli*. 46° 02' N. 33° 14 1/2' E.
 2. Paa Anlægsbroen i *Jarylgatsch* Bugt, 1360 m 170° (misv. S. 7/8 E.) fra *Jarylgatsch* Toldvagt, er tændt et hvidt, fast Fyr. 45° 34' 12" N. 32° 50' 56" E. 1

2321. Algier. Tipaza Bugt. Tipaza. Fyr tændt.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 561/3439. Paris 1913.)
 Et grønt, fast Fyr er tændt 7 m fra N.-Enden af Molen, der nylig er bygget i Forlængelse af Udskibningsbroen i *Tipaza* Havn. Paa Kajen 135 m S for det grønne Fyr er tændt et hvidt, fast Fyr. Disse 2 Fyr overet angiver E.-Kanten af Molen. Fyrenes Synsvidde: 3 1/2 Sm. 36° 35' N. 2° 27' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

N 1054 Madagascar. — Plans in Madagascar.
 R 1895 England, east coast. — Dungeness to the Thames.
 R 2397 a Scotland, north and east coasts, southern sheet.
 R 3414 Mediterranean, France. — Approaches to Marseille.
 R 3032 China, Yang Tse Kiang. — Kwei chau fu to Chung king fu.
 † 1054 Madagascar. — Ports and anchorages in the northern part of Madagascar.
 † 1994 China, east coast. — San mun bay and Shih phu harbour. Supplement to North Sea Pilot, Part I., 1910.
 † † † Supplement to Arctic Pilot, Vol. II. 1911.

Frankrig:

N 5477 Du cap Bénat au cap Sicié.
 R 132 De Port-Louis à Quiberon.
 R 971 De Ouessant à l'île de Bas.
 R 2681 De Marseille à Saint-Tropez.

Holland:

N Landverkenningen behorende bij Deel II van den Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel.

Tyskland:

N 502 Mittelmeer, Küste von Italien: Golf von Genua. 1 : 250 000.
 N 504 Mittelmeer: Toskanischer Archipel. 1 : 250 000.
 R 138 Nordsee, Deutsche Küste: Elbmündung. 1 : 50 000.
 R 10 Der Rigasche Meerbusen, Westlicher Teil. 1 : 150 000.
 R 379 Nordatlantischer Ozean, Dampferwege. 1 : 6 250 000.
 R 165 Südatlantischer Ozean, Deutsch-Südwestafrika: Kegelberg bis Pomona-Insel. 1 : 100 000.

T Nachtrag zum Segelhandbuch für die Nordsee, II. Teil, 2. Hefte. 1904.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Novbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	116	115 3/4	116
Danmark	105	104 3/4	105
Norden	110 1/2	109 1/2	110
Gorm			
Carl	109 3/4	110	110 1/2
Dannebrog	125 — 1/4	125	125 1/4
Skjold	96 1/4	96	96 1/2
Urania	27 — 26 3/4	26 1/4	26 3/4
Neptun	115 3/4	115 3/4	116
Dampsk. af 1896	117 3/4	117 1/4	117 1/2
Hejmdal	124 1/4	123 1/2	124
Østasiatiske	128 3/4	128 1/4	128 1/2
Østersøen			
Nordøen			
Gorm	115 1/4	115 1/4	115 1/2
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	79 1/4	78 3/4	78 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88.			
5 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			
4 % Østasiask Komp.			
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.			
3 1/2 % uops. Stats.	82	83	
3 1/2 % Husejer Kreditk.	82 1/2	84 1/2	
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.	83 1/2	90 1/2	
4 % — — 2. Serie.	92 1/4	94 1/4	
4 % — — 1.	93 3/4	95 1/4	
3 1/2 % Østift. Kreditf.	87 3/4	89 1/4	
4 % — —	89 3/4	91 3/4	
3 1/2 % Landkreditk.	85 1/2	87 1/2	
4 % Østift. Kreditf.	90	92	

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			140	140 1/2
Privatbank	102 1/4	— 3/4	102 1/2	102 3/4
Landmandsbank			136 3/4	138
Handelsbank			142 3/4	143 1/4
Grundejerbank	12		11 1/2	12
Burm. & Wain	88 1/4	— 89 1/4	89 1/4	89 1/2
Helsingørs Jærnsk.				
Sukkerfabr.	225 1/2	— 225	225 1/4	225 1/2
Bryggeri Aktier	246 3/4	— 247 1/2	246 3/4	247

Vekselkursen d. 26. November 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.25	18.21
Paris	72.20	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.60	

Notering paa Berlins Børs d. 25. November 1913.	
Russiske Noter	215.90
4 1/2 % Russiske Consols.	—
3 3/10 % — Boden Kredit.	83.25
5 % Mexikanske 1899	93.75
5 % Rumænske Stats	98.30
4 1/2 % — 1890	92.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 136,000, „Danmark“ 268,000, „Norden“ 204,000, „Carl“ 80,000, „Dannebrog“ 296,000, „Skjold“ 124,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 132,000, „Hejmdal“ 88,000, „Gorm“ 64,000, „Neptun“ 140,000, „Dansk-russisk“ 268,000, „Østasiatisk“ 40,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1714. China, East Coast—Yang Tse Kiang Approach. Shawshan island—Fog-signal established. Position. Lat. 31° 25' N., long. 122° 14' E. Description. A siren, giving a group of three blasts every ninety seconds, thus:

2½ secs.	3 secs.	2½ secs.	3 secs.	2½ secs.	7½ secs.
Blasf,	silent,	Blasf,	silent,	Blasf,	silent,

Remarks. To the southward, the intensity of the sound of the siren is lessened owing to it being obstructed by the high part of the island. Note. The occasional fog-gun signal has been discontinued. (Notice No. 1714 of 1913, dated 10th November.)

Charts affected. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang; No. 1199, Kue shan islands to the Yang tse kiang. No. 8480, Shantung promontory to Nagasaki. No. 2412, Amoy to Nagasaki. No. 2347, Nippon, Kinsu, Shikoku, &c. No. 1262, Hongkong to Gulf of Liu tung. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 848. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 381.

No. 1729. Korea, East Coast—Won San Chin. Chotoku to light—One red sector discontinued. Position. Lat. 39° 11' N., long. 127° 26' E. Details. The light has been altered to white between the bearings of 106° (S. 68° E. Mag.) and 101° (S. 73° E. Mag.) instead of red as formerly. Variation. 6° W. (Notice No. 1729 of 1913, dated 12th November.)

Chart affected. No. 3087, Plan of Won san chin (Gensan bay). Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 935, Japan, Korea, &c., 1904, page 137; Revised Supplement, 1909, E. C. Korea, Siberia, &c., 1913, page 103.

No. 1737. China Sea—Banka, North-East Coast. Goat reef—Intended alteration in character of light. Position. Lat. 9° 12' S., long. 106° 23' E. Abridged description of new light. L. Fl., Red, vis. 10 m (U). Details. The fixed white light will shortly be replaced by a flashing red light having a visibility of 10 miles. Remarks. The light will be unwatched. Note. No further Notice will be given. (Notice No. 1737 of 1913, dated 13th November.)

Charts affected. No. 2137, Gaspar strait. No. 2597, Banka strait. No. 2149, Banka and Gaspar straits. No. 941 a, Eastern archipelago. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 534. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 530; Revised Supplement, 1913.

No. 1747. Japan, Inland Sea—Oshatake Seto Approach. Hiroshima wan—Buys established. (1) Position. Southward and westward of Maye shima. Maye shima, lat. 34° 00' N., long. 132° 15' E. Description. Several red buoys. (2) Position. Northward and westward of Iseko jima. Iseko jima, lat. 34° 14' N., long. 132° 19' E. Description. Several red buoys. Remarks. These buoys have been established for naval purposes. Note. A note, "Several Red buoys hereabouts", has been placed on the charts in each of the localities mentioned above. (Notice No. 1747 of 1913, dated 15th November.)

Charts affected. No. 3154, Omense to Gogo shima. No. 3469, Hiroshima wan. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 401.

No. 1750. Philippine Islands, Negros—Ramon Strait. San Carlos—Light established. Position. Lat. 10° 28' N., long. 123° 24' E. Abridged description. L. F. Red, vis. 10 m. Details. Character. A fixed red light. Elevation. 27 feet. Visibility. 10 miles, from 2250 (S. 44° W. Mag.) to 2680 (S. 87° W. Mag.), and from 60 (N. 5° E. Mag.) to 36° (N. 34° E. Mag.), being obscured by Relegio island over the intervening arc. Structure. White concrete beacon. Note. The area of visibility of this light have not been placed on the charts. Variation. 1° E. (Notice No. 1750 of 1913, dated 15th November.)

Charts affected. No. 2578, Sulu or Mindoro sea, eastern part. No. 943, Molucca passage to Manila. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 113. Eastern Archipelago, Part I., 1911, page 377.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.

Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og et repræsenterer eller bistaa disse i Formueanliggender.

Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det Forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 20./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Galata 24./11. — Algarve, Borries, afg. Malaga 24./11. — Anglo Danc, Pape, ank. hertil 24./11. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Bordeaux 24./11. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 22./11. — Arkansas, Egense, afg. Kristiania 14./11. — Arno, Leppe, afg. Messina 25./11. — Aurora, Gommesen, afg. herfra 24./11. — Beira, Mortensen, ank. Havre 22./11. — Bergenhuis, Meyer, ank. Trondhjem 25./11. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. New York 19./11. — Christian Broberg, Larsen, afg. Antwerpen 23./11. — Christian IX, Holm, ank. hertil 24./11. — Charkov, Soeberg, ank. Riga 25./11. — California, Petersen, afg. New York 12./11. — Christianssand, Andresen, ank. hertil 23./11. — Dagmar, Müller, afg. Petersborg 25./11. — Dania, Jørgensen, ank. hertil 23./11. — Ebro, Lunge, ank. Libau 21./11. — Ficaria, Munch, ank. hertil 24./11. — Florida, Andersen, ank. Newcastle 24./11. — Garonne, Kromann, pass. Dartmouth 24./11. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 20./11. — Hengest, Jørgensen, ank. Riga 25./11. — Hjelms, Andersen, ank. hertil 23./11. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Antwerpen 15./11. — Jolantha, Kyllsbech, ank. London 24./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 20./11. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 7./11. — Kiev, Tønnesen, afg. Bordeaux 20./11. — Loire, Caignon, ank. Trångsund 23./11. — Louise, Svan, afg. London 22./11. — Louisiana, Jon Jonsen, ank. Boston 19./11. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 4./11. — Minsk, Harder, ank. Antwerpen 24./11. — Morsø, Nellemann, ank. Stockholm 21./11. — Nicolai II, Petersen, ank. Antwerpen 24./11. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Petersborg 10./11. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 25./11. — Oscar II, Hempel, afg. Christianssand 15./11. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 19./11. — Perm, Gotthardt, afg. London 23./11. — Pregel, Iversen, ank. hertil 23./11. — Rommy, Bøgvad, pass. Ushant 22./11. — Saga, Hansen, ank. hertil 25./11. — Saxo, Rasmussen, ank. Pillau 22./11. — Seine, Le Dizes, ank. Borgå 22./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. Nakskov 23./11. — Thyra, Dam, ank. Antwerpen 23./11. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 23./11. — Tomsk, Wiberg, ank. Valencia 18./11.

Tula, Therkildsen, afg. Lissabon 21./11. — Tyr, Thaning, ank. hertil 24./11. — United States, Gottsche, afg. Kristianssand 22./11. — Virginia, Fischer, ank. Baltimore 23./11.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 18./11. — Amalienborg pass. Skagen 18./11. — Briatinsborg ank. Mariupol 18./11. — Børglum pass. Kjøbenhavn 20./11. — Dansborg afg. Cardiff 19./11. — Elsborg pass. Kjøbenhavn 20./11. — Esrom afg. Genua 21./11. — Flynderborg ank. Kjøbenhavn 23./11. — Frederiksberg afg. Tunis 21./11. — Guldborg pass. Skagen. 23./11. — Gurra ank. Barry 20./11. — Hamnerhus afg. Delagoabay 20./10. — Harildsberg ank. Kjøbenhavn 23./11. — Hundeborg afg. Kjøbenhavn 24./11. — Jelling ank. New York 21./11. — Jomsborg pass. Gibraltar 22./11. — Jungshoved ank. Limhamn 20./11. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 17./11. — Kallundborg ank. Huelva 21./11. — Kalø ank. Antwerpen 22./11. — Klampenborg afg. Cardiff 15./11. — Kronborg pass. St. Lucia 21./11. — Lejre pass. Barbados 13./11. — Marselisborg ank. Borgli 18./11. — Næsborg afg. Glasgow 22./11. — Randelsborg afg. Petersborg 22./11. — Silkeborg pass. Gibraltar 20./11. — Skanderborg ank. Bona 20./11. — Skodsborg pass. Skagen 22./11. — Spigerborg afg. Ghent 21./11. — Stegelborg ank. Danzig 9./11. — Stjerneborg pass. Hanstholm 23./11. — Søborg pass. Kjøbenhavn 23./11. — Taarnborg ank. Kjøbenhavn 23./11. — Ulfborg ank. Glasgow 23./11. — Uranienborg afg. Marseille 22./11. — Vordingborg ank. Antwerpen 23./11. — Ørkild ank. Ghenitschesk 18./11.

Det Østasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Genua 24./11. udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3./11. udg. — Annam ank. Kristiania 25./11. udg. — Silvercedar afg. Norresundby 25./11. udg. — Kina afg. Hongkong 22./11. udg. — Siam afg. Antwerpen 31./10. udg. — Samui afg. St. Thomas 20./11. udg. — Pangan pass. Suez 20./11. udg. — Tranquebar pass. Ushant 22./11. udg. — Indien pass. Dungeness 25./11. hjemg. — Bandon afg. Port Said 21./11. hjemg. — Selandia afg. Penang 21./11. hjemg. — Cathay afg. Karatzu 22./11. hjemg. — Arabien ank. Singapore 22./11. hjemg. — Bintang ank. Kjøbenhavn 21./11. Vestindisk Afdeling. St. Croix afg. St. Thomas 21./11. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Rouen 16./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Aalborg 21./11. til Newcastle. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Newcastle 23./11. — Russ, Petersen, afg. Cardiff 18./11. til Neapel. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 22./11. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg 22./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 19./11. til Ancona. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Jacobstad 12./11. til Rouen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Livorno 21./11. til Pensacola. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Hull 25./11. til Novorossisk. — Newa, Dahl, afg. Genua 12./11. til Gulf of Mexico.

Vesterhavet. Thyra, Jessen, ank. Valencia 25./11. — Bodil, Jensen, pass. Helsingør 25./11. for Malmø. — Marie, Nielsen, afg. Aalborg 25./11. til Aarhus. — Hebe, Gregersen, ank. Hook of Holland 25./11. — Inger, Schiff, afg. Hook of Holland 24./11. til Valencia. — Cito, Jepsen, afg. Cartagena 24./11. til Castellon. — Ellen, Hansen, ank. Valencia 24./11. — Nordsøen, Gram, ank. Valencia 24./11. — Karla, Nielsen, afg. Wasa 23./11. til Malaga. — Nora, Lauritsen, pass. Hook of Holland 23./11. for Barcelona. — Stella, Larsen, ank. Barcelona 23./11. — Nexos, Basse, pass. Hook of Holland 23./11. for Cartagena. — Johanne, Mikkelsen, ank. Barcelona 22./11. — Fylla, Brinck, ank. Valencia 22./11. — Gerda, Iversen, afg. Valencia 22./11. til Antwerpen. — Rigmor, Uldall, ank. Hamburg 21./11. — Bodil, Jensen, pass. Portland 20./11. for Malmø. — Polly, Mathiasen, ank. Barcelona 19./11. — Laura, Thøgersen, afg. Portland 18./11. til Casablanca.

A. P. Møllers Rederie. Høneborg ank. Libau 21./11. — Anna Mærsk ank. Petersborg 17./11. — Chassie Mærsk ank. Blyth 22./11. — Eleonora Mærsk afg. Birkenhead 18./11. — Hulda Mærsk ank. Burnt Island 25./11. — Laura Mærsk pass. St. Thomas 24./11. — Lexa Mærsk afg. Newcastle 22./11. — Peter Mærsk afg. Methil 23./11. — Sally Mærsk afg. Philippeville 21./11.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Riga 21./11. — London, Larsen, ank. Santander 15./11. — Paris, Blom, afg. London 21./11. til Methil. — Bryssel, Kaas, afg. Tyne 21./11. til Las Palmas.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. New York 14./11. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Methil 19./11. til Rouen. — Roma, v. Thun, ank. Burntisland 18./11.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 22./11. til Korsør. — Guldfaxe, Hemmingsen, ank. Stettin 19./11. — Skinfaxe, Faber, ank. København 18./11. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Gedser 17./11.

Term. Gudrun, Sonnichsen, ank. Hull 24./11. — Sara, Jensen, ank. Petersborg 19./11. — Helene, Sørensen, afg. Bilbao 24./11. — Ragnhild, Schultz, ank. Amsterdam 22./11. — Valborg, Hansen, afg. Norresundby 22./11. — Sjælland, Svarrer, ank. Karrebæksminde 22./11. — Estrid, Hansen, afg. Burntisland 22./11. — Agnete, Dam, afg. Hamburg 25./11. — Gunbild, Hansen, afg. Inningham 25./11. — Hermia, Farup, ank. Grimsby 25./11. — Alice, Jørgensen, ank. Dieppe 23./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. North Shields 16./11. — Martha, Christensen, ank. Tunis 24./11. — Elna, Rathje, afg. Port Talbot 24./11. — Therese, Pedersen, ank. Swansea 24./11. — Harriet, Larsen, ank. Swansea 24./11. — Dagny, Therkildsen, afg. Malmø 22./11. — Simone, Møller, afg. Rouen 25./11. — Jeanne, Olsen, ank. Rouen 24./11. — Vera, Risø, ank. Newport 24./11. — Daisy, Jørgensen, ank. Lambton 25./11. — Anuine, Leth, ank. Arzew 22./11. — Kamma, Løfer, ank. Rouen 17./11. — Betty, Lagesen, afg. Sousse 24./11.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Stettin 16./11. — Kronprinsesse Louise, Gislason, afg. Ayr 25./11. — Svend, Schmidt, ank. Methil 22./11. — Urania, Clausen, afg. Libau 20./11.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Aarhus 25./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Antwerpen 19./11. — Holland, Poulsen, pass. København 22./11. — England, Benetsen, ank. Boness 22./11.

Europa. Belgieu, Nielsen, ank. Newport 21./11. — Europa, Friis, ank. Aarhus 24./11. — Frankrig, Nielsen, afg. Filadelfia 3./11.

Briz Hansen & Co. John, Holm, afg. Windau 15./11. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Koivusaari 17./11. — Nordpol, Nielsen, ank. Wiborg 14./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Seaham 26./11. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 25./11.

Orion. Erik, Nielsen, ank. København 22./11. — Flindt, Hansen, ank. Riga 26./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Progresso 22./11.

Havet. Fyen, Mathiesen, afg. Aalborg 24./11.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Rouen 10./11. — Nelly, Clausen, ank. Sevilla 21./11. — Fanny, Eriksen, ank. Lappvik 23./11. — Lilly, Bang, ank. Tarragona 18./11. — Alexy, Sørensen, ank. Almeria 22./11. — Dagny, Clausen, ank. Santander 19./11. — Mary, Duhn, afg. Ribadesella 23./11. til Middlesbro.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalconsul Elisesejef ank. Calais 21./11.

Thuro. H. A. Hansen, Andreassen, ank. Burnt Island 20./11.

Æra. Energi, Jensen, ank. Rouen 20./11. — Enigheden, Jensen, ank. Lissabon 21./11. — Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 22./11. — Emanuel, Svane, ank. Rønne 23./11.

Sejlskibe.

Rønne. Johannes, Jensen, ank. Hamburg 19./11. — Argus, Holm, ank. Travenmunde 19./11. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Nykjøbing F. 22./11.

Svendborg. Maagen, Jensen, ank. Nykjøbing S. 18./11. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Libau 18./11. — Yrsa, Sørensen, ank. St. Brieux 18./11. — Meta, Møller, ank. London 19./11. — Carl, Clemmensen, ank. Rostock 19./11. — Fulvia, Petersen, ank. Treport 19./11. — Criterion, Nielsen, ank. Lysekil 25./11. — Catrine, Hansen, ank. Rudkjøbing 20./11. — Fylla, Hansen, ank. Göteborg 20./11. — Niels Juel, Olsen, ank. Karlskrona 20./11. — Libra, Hansen, ank. Thuro 21./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Fludborg 21./11. — Zenitha, Jensen, ank. Leith 22./11. — Ludvig, Brandt, ank. Wemys 21./11. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Thuro 23./11. — Erhardt, Larsen, ank. Portsmouth 23./11. — Embla, Nørregaard, ank. Svendborg 23./11. — Rota, Jensen, ank. Svanek 23./11. — Roma, Jensen, ank. Faaborg 23./11. — Vesta, Poulsen, ank. Faaborg 24./11. — Marie, Nielsen, ank. Boston 24./11. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Torquay 24./11. — Marie, Hansen, ank. Borgstaaken 24./11. — Zampa, Wulff, ank. Wismar 24./11. — Kamma, Fisker, ank. Rødby Havn 24./11. — Casper, Hansen, ank. Kristiania 25./11. — Niels, Mouritzen, ank. Karrebæksminde 25./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Dalhuø 24./11. — Philip, Christensen, ank. Newcastle 25./11. — Helga, Nielsen, ank. Bogense 25./11. — Primula, Jørgensen, ank. Holmestrand 25./11. — Valborg, Rasmussen, ank. Aarhus 25./11.

Æra. Irene, Jørgensen, ank. Københavns Red 13./11. for La Rache. — Freya, Kock, ank. København 15./11. — Norma, Jørgensen, ank. Kerteminde Red 17./11. — Henry, Jensen, ank. Valdemarsvik 16./11. — Maren, Albertsen, ank. Åhus 16./11. — Poseidon, Rasmussen, ank. Libau 17./11. — Jenny, Svane, ank. Cadiz 17./11. — Elsa, Boye, ank. Ystad 17./11. — Activ, Rasmussen, ank. Libau 18./11. — Gloria, Christensen, ank. Pillau 18./11. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Falkenberg 18./11. — Alfa, Madsen, ank. Barbados f. O. — Norden, Rasmussen, ank. Bandholm 18./11. — Capella, Thjellesen, ank. København 17./11. — Mindet, Rasmussen, afg. København 17./11. til Fakse. — Marie, Kromann, afg. København 17./11. til Fakse. — Hans, Knudsen, ank. Hudiksvall 19./11. — Ruth, Folmer, ank. København 19./11. — Arken, Christensen, ank. Cadiz 19./11. — Anna, Østermann, ank. Libau 21./11. — Ingeborg, Rasmussen, afg. København 20./11. til Landskrona. — Margrethe, Nielsen, ank. København 20./11. — Thor, Petersen, afg. Maracaibo 21./11. til Hamburg. — Californien, Rasmussen, afg. København 23./11. til Flensborg. — Ingolf, Olsen, er afg. Leith til Svelvig. — Thyra, Hansen, er 20./11. præj 345 Sm. Vest for Lizard. — I. A. Kroman, Christensen, ank. Methil 24./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. November 1913. — Hvordan faar vi Søfolk? — Literatur. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Københavns Børs-kurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen 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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Frøgt dampere.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Sæassurances Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Kongelige Sæassurance. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 124, 1024 og 10124.

Den Kjøbenhavnske Sæ-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenasur. Telefon-*n* r. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat Patent for Reg- og Vandrerkedler.

I Mand reuser bekvemt en Kedel med 80-100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{A/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frøgt dampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFET FRH. —
— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.

DANSKE LLOYD,
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem
Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.: „Danskellloyd“.
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

R. Møllers Skibsværft,

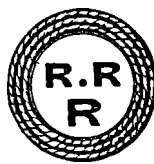
Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Randers Rebslaaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik
Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.



Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt Herreekvipering paa Lager
til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vestergade, **Aalborg.**
Metalstøberi. Spec.: Skibsarbejde.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Hill-Madsen^o

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Tlf. **A. NYHOLM** Tlf. 2159
2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis A vis Rullebroen,
Alt Kod og Delikatesserarer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

ZOO. HAVE
i Kjøbenhavn
køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Hans Olesens Eftfl.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens



Tlf. **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

G. C. de Baerdemaecker
Skibsmægler og
Speditør
Gent, Belgien.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Løgstør. K. Hansen, Østervig. Telf. 78.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND ^A/_S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St Petersburg
Tlf.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Cronstadt
Tlf.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Söns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havarilagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havariftilfælde 7900.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigvævede Klædnøder.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Seen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

Sømandshøjskolen
i Svendborg.

Nyt Kursus fra 1. Novbr.
for Befarne, Begyndere og
Kokke. 35 Kr. månedlig.

Nærmere ved

VILH. RASCH,
Forstander.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen

THE MONITOR SHIPPING CORPORATION, LIMITED,

5, St. Nicholas Buildings, NEWCASTLE-UPON-TYNE.

Telegraphic-Adress: „MONITOR“.

Den mest videnskabelige og fordelagtigste Skibstype. Bedre

Linjer. Større Styrke med mindre Materiale.

Mindre Driftsudgifter. Bedre Søskib.

Mindre Skrueslip. Mindre

Arbejden i Søen.

Mindre Idvande.

Ingen Vibration.

Bedre Styreevne. Ingen

forøgede Udgifter. Ingen For-

øgelse af Tonnage. Bæreevne 6% større.

Samme Hestekraft giver forøget Fart samtidig med

at spare 16% Kul og Hestekraft. — Fire 3300 Tonnere
nu i Fart og tre under Bygning.

Oplysninger af enhver Art staar til Disposition og som Modeller er til Eftersyn.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

**SOLE SHIPPERS OF
BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,**

**BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS
STEAM COALS AND PATENT FUEL.**

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petittlinie à 45mm Brede 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Dampene medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Dampene fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Dampene fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

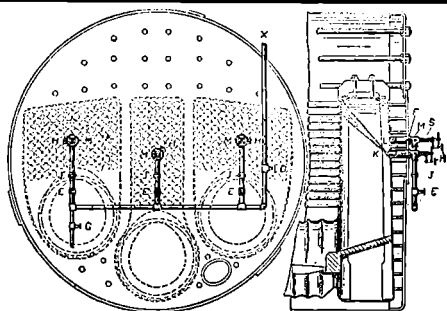
Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. December 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den høieste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røgkammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket. Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttevirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn

Leverandør til Marinen.



¶ Margarine, specielt præpareret for Skibsbrug. Fortrinlig, holdbar, smørfarvet Kvalitet, leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne ved Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.: Toldbod- vej 7, Mez.	Compositioner	Als DANSK FARVEFABRIK (SYSTEM HOLZAPFEL) Indregistreret  Varemærke	Rustbeskyttende Farve til Bunkers og Lastrum	Telefon 5601	
Jærn-, Staal- og Træskibsbunde		• • Leverandør til Flaaden • •	• • Leverandør til Statsbanerne • •		

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbrødes.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier**.
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

BLOM & Co., NORRKÖPING,

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.

Agenter for
Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

TUXHAM RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. — Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udlørelse af Stævne, Kor og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Saalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueaksler, Centrifugalpumper, Anlæg for Flyde- og Tørdokker, Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuüm, Overfladekondensationer, Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833

HELSINGØR.

Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Claring.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibssagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines

Instrumentmager.

Uhr- og Cronometermager.

Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udledes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.

J. Bindselev, Vestergade, Aalborg.

Metallstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

Bjorch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjorch-Jensens“.

Telefon 7262.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

og

Chr. Schjerbecks Efterf., Helsingør.

Skibsproviantering

Lager af Manila- og Hampougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

Budtz-Jørgensen

Tordenskjoldsg. 29. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverandør til D. F. D. S.

RATIN



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Koh. K Tel. 3662



Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens

Sofartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Kompagnon

kan optages i en større Skibsprovianteringsforretning, som beviseligt giver 8—10,000 Kr. i aarligt Oversknd.

Nødvendig Kapital 10,000 Kr.

Billet mrk. „Kompagnon“ indlægges paa Bl.s Kt.

Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 × 4,60 × 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.

Bygget 1913, Staal: 18 × 4,36 × 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af Kr. 1,100 fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Kjøbenhavn, den 4. December 1913.

Kollisions-Ansvar efter engelsk Lov. En Kollision mellem Dampskibene »Denebola« og Kinneil illustrerer igen paa en slaaende Maade den uheldige Situation, i hvilken et Rederi kan komme som Følge af den engelske Ansvarslov, hvorefter Rederen i Kollisionstilfælde hæfter personligt med £ 8 pr. Brutto Reg.-Ton, og £ 15, hvis Menneskeliv er gaaet tabt. Sagens Enkeltheder og hidtidige Udvikling er i Korthed følgende:

Paa Rejsen fra Blyth til Reval med en Ladning Kul i Slutningen af Oktober Maaned 1913 kolliderede Dpsk. »Denebola« af Flensborg, som tilhører Rederiet Holm & Molzen og er et Skib paa 1,481 Brutto Reg.-Tons, ved Skagen med den engelske Damper »Kinneil« af Boness, som med en Ladning Træ var paa Rejse fra Wiborg til Hjemstedet. Flensborger-Damperen, som fik Skade paa Stævnen, søgte Helsingør som Nødhavn, medens den engelske Damper forliste totalt, idet den gik til Bunds paa 17 Favne Vand. I Helsingør blev »Denebola« af retslig udmeldte Skønsmænd vurderet til Kr. 156,373 i beskadiget Stand, og ved et Overskøn til Kr. 155,000. Den tilbød at stille Garanti i den danske Havn paa Kr. 155,000 tillagt Bruttofragtens Beløb, men dette Forslag afviste Modparten, som forlangte Garantien stillet i England efter engelsk Lov, d. v. s. Kr. 215,600 (Tons 1,481 à £ 8). Flensborger Rederiet vægrede sig først ved at gaa ind herpaa, men da Modparten truede med at beslaglægge en anden d'Herrer Holm & Molzen tilhørende Damper, »Taygeta«, som tillædigvis laa i en Havn i Skotland, og da Beslaglæggelsen kunde være bleven gennemført efter Loven, fremtvang det engelske Rederi paa denne Maade den paastaaede Sikkerhedsstillelse i sit Hjemland, hvor Skyldspørgsmaalet nu, meget imod Flensborger Rederiets Ønske, bliver afgjort.

Ulykken paa »Kong Helge«. Styrmand Jørgensen er nu officielt udnævnt til 1. Styrmand paa »Kong Helge«, medens Kaptajn Christiansen, der tidligere har ført Selskabets Damper »Perwie«, der er blevet solgt til Sverig, bliver Damperens Chef. Af Selskabet har Styrmand Jørgensen faaet udbetalt et Gratiale. Resten af Besætningen er halv Maanedts Hyre. »Danske Lloyd« og Ladningsassurandørerne paatænker ligeledes at overrække Styrmand Jørgensen en Gave som Paaskønnelse af hans Mod og Resoluthed. Hvad Kaptajn Hansens og Styrmand Dams Enker og Matros Nielsens gamle Moder angaar, vil Dampskibsselskabets Bestyrelse i Følge »Kbhvn.« paa den kommende Generalforsamling foreslaa, at der udbetales dem en Understøttelse.

Hs. M a j. Kongen har den 1. ds. paa Amalienborg overrakt Styrmand Jørgensen Fortjenstmedaljen i Sølv og bedt ham bringe »Kong Helge«s Besætning en Hilsen og Tak for dens smukke, sømandsmæssige Optræden efter Skibets Havari.

Den 2. ds. fandt en lille Højtidelighed Sted paa Assurancefirmaet A. N. Grøn & W. Witzke's Kontorer, ved hvilken Lejlighed der fra Kasko-Assurandørerne A. N. Grøn & W. Witzke, Danske Lloyd Sø- og Transportforsikringselskab og W. Bähnecke & Co. blev overrakt Styrmand Jørgensen fra Damperen »Kong Helge« et dobbeltkapslet Guld-Lommeur med Inskription som en Anerkendelse fra Skibets Assurandører for at have ført dette frelst i Havn efter Søulykken den 17. November d. A. Samtidig overraktes der Direktør Henriksen et Beløb paa 300 Kr. til Fordeling blandt Mandskabet samt yderligere 300 Kr. som Bidrag til Indsamlingen for de Omkomnes Efterladte.

Anløbning af Havne i det Røde Hav. Det engelske Udenrigsministerium har meddelt Chamber of Shipping, at det har modtaget en Meddelelse fra den tyrkiske Gesandt med Hensyn til Skibe, som anløber Havne i det Røde Hav, som ikke er forsynet med Toldsted. Den tyrkiske Generalguvernør i Villajetet Yemen har nemlig indberettet, at fremmede Handelsskibe, som er beskæftiget med Kaffe-transport fra Arabien, anløber forskellige Havne paa Kysten, som ikke har Toldsteder, og at denne Praksis ikke alene begunstiger Smugling, men betyder et alvorligt Tab for den tyrkiske Statskasse.

Et Forbud imod Anløbning af saadanne Havne er først blevet meddelt Dampskibsselskabernes Agenter i Yemen, gennem den britiske Konsul, men desuagtet har et Skib under britisk Flag, som kom fra Bombay, fornylig løst en Last i Farsan.

Den tyrkiske Gesandt har derfor, efter sin Regerings Ønske, meddelt, at kun Havnene Mokka, Hawza, Hodeidah Salif, Kamaran, Lohaja og Konfudab har Toldsteder, og at Skibene, saalænge der endnu ikke er saadanne ved andre Havne, kun bør anløbe de nævnte Havne for at laste eller losse Gods eller landsætte Passagerer.

Privat Ejendom paa Søen. Den engelske Admiral Sir E. R. Freemantle skriver til »Times«: Paa Landjorden afbryder man Handelssamkvemet mellem krigsførende Nationer, og efter Tingenes Natur kan der under de Forhold heller ikke være Handelssamkvem til Søs; ikke desto mindre synes man at have under Overvejelse, om ikke en Magts Handelsskibe med hvilken England var i Krig skulde kunne fortsætte sit Handelssamkvem med os. Dette vil være umuligt. Hvilken Garanti vilde vi vel have for, at et saadant Skib ikke var fuldt af Spioner, eller at det ved Hjælp af traadlos Telegrafi bragte Meddelelser om de engelske Flaaders Bevægelser? Ingen Admiral vil tillade et fjendtligt Handelsskib at komme hans Flaade nærmere end 1,000 Sømil for at forhindre de Farer, som jeg har antydnet. Blokadelovene vilde under saadanne Forhold ogsaa blive brudt, og det som kunde opnaas ved en Søkrig være uden Betydning.

Vi har modtaget Adresseliste for Sømand, 5te Udgave, udgivet af Indenlandske Sømandsmission i Danmark. Denne Liste indeholder paa 15 Sider en Adresse-Fortegnelse over Sømandshjem, Sømandsstuer, Sømands-Læseværelser, Sømandskirker, Sømandsmissioner med Læseværelser og K. F. U. M. (kristelige Foreninger for unge Mænd) i en stor Række Havnebyer i alle fem Verdensdele. For de danske Havnestæders Vedkommende er der tillige angivet, hvor der findes Indbetalingskontor for Sømandssparekassen. Denne Liste tilsendes gratis paa Forlangende ved Henvendelse til Indenlandske Sømandsmissions Sekretær, Hr. V. Rasch, i Svendborg. Det forekommer os, at enhver Skibsfører vilde gøre en god Gerning imod sit Mandskab, ved at levere et Eksemplar af denne Adresseliste til sit Skibs Lukaf. Der hvor Sømanden uden Vanskelighed kan finde et hyggeligt Opholdssted i Land, falder han ikke saa let i Hænderne paa samvittighedsløse Folk, der leder ham i Fristelse og narrer ham for hans surt forløjte Penge.

Skibsbesigtelsesmænd. Ved et den 12. f. M. foretaget Valg til Besigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten valgtes Kaptajnerne J. G. M. Hahn, M. Kühn og P. J. Jørgensen, samt til Suppleanter Kaptajnerne Carl Peter Christensen og H. F. Eriksen.

Endvidere valgtes til skibbygningskyndig Besigtelsesmand: Skibbygger V. E. J. Hansen og til Suppleant: Skibsingeniør S. F. Fischer.

Til maskinkyndig Besigtelsesmand valgtes: Maskinmester C. P. E. Reimuth og til Suppleanter: Ingeniør J. Berg og Maskinmester Testmann.

Argentinsk Kystfart. Den engelske Chargé d'Affaire i Buenos Aires har indberettet til sin Regering, at der er blevet forelagt den argentinske Kongres en Ændring til Loven om Kystfarten paa Landet. Denne Ændring gaar ud paa, at fastsætte en Bøde paa fem Pesos Guld (£ 1) pr. Registrerton for fremmede Skibe, som overtræder Loven, i Stedet for Konfiskation af Skib og Ladning, som er den nu gældende Regel.

(Shipp. Gaz.)

Konsulatvæsenet. Den 22. August er M. Benislavski af St. Petersborg blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds med Rang og Titel som Generalkonsul.

Den 12. September er P. Cressall af Georgetown (British Guyana) blevet udnævnt til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Den 26. November har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Alexandria A. Gjessing Afsked fra 1. Januar.

Olje fra den Persiske Bugt. En i Liverpool hjemmehørende Tankdamper er fornylig blevet befragtet til at laste Olje fra den Persiske Bugt. Dette er et ganske nyt Felt for Oljefragter og siges at være meget lovende. En Damper som netop er i Færd med at indtage den første af disse Ladninger, er den japanske Damper »Soyo Maru«.

Kejser Wilhelm Kanalen. Berlin, 22. November. Paa Finanslovforslaget for 1914 kræves 15 Mill. Mark til Udvidelse af Kejser Wilhelm Kanalen. Der er dermed ialt bevilget 208 Mill. Mark til Kanalen.

(Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, den 26. November. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af Dags Dato er D. F. D. S. som Repræsentant for Dampskibet »Volo« af Hull tilpligtet at betale Svitzers Bjergningsentreprise 30,000 Kr. for »Volo«s Bjergning efter Grundstødning den 11. April d. A. paa Anholt Østrev.

(Ritz. Bur.)

Redningsbaadene. Paa Orlogsværftet har man i Følge »Hovedstaden« i disse Dage paabegyndt Bygningen af den første danske Motor-Redningsbaad efter Tegninger, som det engelske Redningsvæsen velvilligt har overladt Marineministeriet. Baaden, der vil komme til at koste 36,000 Kr., faar Station i Skagen.

Nyt Sømandshjem. Køge, den 26. November. Den indenlandske Sømandsmission har ved sin Sekretær Hr. V. Rasch, Svendborg, købt den Skibshandler H. Tamsen tilhørende Ejendom ved Køge Havn for der at oprette et nyt Sømandshjem til April 1914.

(Ritz. Bur.)

Søulykke. Frederikshavn, den 27. November. Dampskibet »Margit«, Kaptajn Földmann af Malmø, paa Rejse fra Finland til Calais, opankrede i Aftes her. Skibet ramtes i Gaar udfor Hanstholm af en Braadsø, der slyngede seks Mand over Bord. De fire kastedes aller tilbage paa Skibet, medens de to andre, en Fyrbøder og en Matros, druknede.

(Ritz. Bur.)

Fra Det kgl. danske Søkortarkiv har vi modtaget Kort Nr. 248, Sundet, nordlige Blad, og Nr. 249, Sundet, sydlige Blad.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 31/1911, afsagt den 17. Oktober 1913. Overretssagfører A. Munch-Petersen, Aktor mod S. P. L. S., tidligere Fører af S/S. »Gudrun«.

Ved Dom, afsagt af nærværende Ret under 12. April 1911, for Overtrædelse af Sølovens § 293 blev Tiltalte S. P. L. S. dømt til en Statskassen tilfældende Bøde af 500 Kr., samt i Medfør af Sølovens § 296 erklæret uværdig til at føre Skib.

Det var oplyst, at han, som i fyrklart Vejr Natten mellem den 4de og 5te Februar 1911 i Beruselse havde sat Damperen »Gudrun« paa Grund paa Ryggen ved Hollænderdybet, ogsaa tidligere havde været beruset under sin Tjeneste som Skibsfører. Sagens Omstændigheder syntes at tyde paa, at han har haft Tilbøjelighed til at stimulere sig ved spirituøse Drikke, naar han skulde føre sit Skib gennem snævert Farvand, og at han, naar han var under Indflydelse af spirituøse Drikke, havde Tilbøjelighed til at tage venstre for højre og rødt for grønt og styre lige henimod den Ting, han skulde vige til Side for, saaledes at han altsaa i kritiske Øjeblikke var ganske uskikket til at lede et Skibs Navigation. Det var under Hensyn til den Fare, der er forbundet med, at en saadan Mand er Skibsfører, at Retten mente det nødvendigt at anvende Sølovens § 296.

I Medfør af Slutningsbestemmelsen i nævnte Sølovs Paragraf er Sagen nu reassumeret efter Domfældtes derom fremsatte Begæring. Domfældte har fremlagt Erklæringer fra forskellige Mænd, der har iagttaget hans Færd i de sidste to Aar, altsaa i Størstedelen af den Tid, der er forløbet siden Dommens Afsigelse, og som dels bevidner, at han er en agtværdig og ædruelig Mand, dels udtaler den Overbevisning, at han har faaet en alvorlig Lære ved den nævnte Dom, og at han, hvis han meldte sig ind i en Afholdsforening, vilde holde sig dens Forskrifter efterrettelig.

Domfældte har, som det synes umiddelbart for Sagens Genoptagelse, meldt sig ind i en Afholdsforening.

Retten kan imidlertid ikke finde, at de saaledes tilvejebragte Oplysninger afgiver nogen Sikkerhed for, at Domfældte, som siden Dommens Afsigelse uafbrudt har haft Beskæftigelse paa Landjorden, ikke aller, naar han fik Skib at føre, vilde kunne komme i en saadan Situation, at hans ovenomtalte Tilbøjelighed paany vilde faa Magten, og Retten kan derfor ikke se, at der er Mulighed for paa de foreliggende Oplysninger at hæve Virkningen af den foran omtalte Dom.

Domfældte findes at burde udrede Salær til Aktor, Overretssagfører A. Munch-Petersen, og Defensor, Overretssagfører H. Røpsdorph, der begge havde givet Møde under Sagens Genoptagelse, og hvis Sagførelse har været lovlig, 15 Kr. til hver.

Dom i S. S. Nr. 39/1913, afsagt den 30. Juli 1913. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen paa S/S. »Rounton«s Vegne.

Den 10. Februar 1913 c. Kl. 8 $\frac{3}{4}$ Eftm. grundstødte Damperen »Rounton« af London ved Hyllekrog paa Lollands Sydkiyst. Skibet var paa Rejse fra Rosario til Kjøbenhavn med en Ladning Majs og Klid.

Man forsøgte at komme flot ved at bakke med fuld Kraft, men Skibet rørte sig ikke. Ved Oplodning rundt Skibet fandtes 18 Fod Vand for og agter, men kun 17 Fod midtskibs. Den følgende Dag Kl. 2,30 Eftermiddag ankom den Svitzers Bjergningsentreprise tilhørende Damper »Helsingør« fra sin Station i Korsør til Strandings-

stedet, og da »Rounton« i Løbet af Eftermiddagen ved at føre Varp ud havde gjort endnu et forgæves Forsøg paa ved egen Hjælp at komme af Grundten, modtog dets Kap-tajn Kl. 7 om Eftermiddagen Bjergningsdamperens Tilbud om Assistance og undertegnede Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning mod en Bjergeløn, fastsat af den københavnske permanente Voldgiftskomiteé.

»Helsingør« satte derefter sin Staalslæber over i »Rounton«, efter forinden at have sat sit Anker med 150 Fv. Kæde ud, og Kl. 8 om Eftermiddagen begyndte »Helsingør« at slæbe og samtidig at hive paa Ankerkæden.

Efter en Times Førløb begyndte »Rounton«, hvis Ma-skine arbejdede med fuld Kraft, at komme langsomt agter over, men blev saa staaende fast igen.

»Helsingør« vedblev imidlertid at slæbe og hive, og Kl. 10 samme Aften lykkedes det at bringe Skibet flot. Da Tanke og Rum fandtes uskadte, og Skibet var tæt, fort-satte det, ledsaget af »Helsingør«, Rejsen til Kjøbenhavn.

Den følgende Dag, den 12. ved Middagslid, ankom Skibene paa Kjøbenhavns Red, hvor der blev foretaget Dykkerundersøgelse.

Om Eftermiddagen ved 8-Tiden fortøjede »Rounton« i Frihavnen. Skibet fik her Sødygtighedspas til at sejle videre til England, hvor det kom i Dok.

Da Voldgiftsbestemmelsen er opsagt fra Rederiets Side, har Bjergningsentreprisen anlagt nærværende Sag, hvorunder den har paastaet Firmaet C. K. Hønsen, som har forpligtet sig til at modtage Stævning paa »Rounton«s Vegne, dømt til at betale den Bjergeløn efter Rettens Be-stemmelse med Renter af det tilkendte Beløb og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte nedlægger Paastand om, at Bjergeløn-nen fastsættes til nogle faa Tusinde Kr., og at Sagens Om-kostninger ophæves.

En foreliggende Vejrberetning udviser, at fra den 10. Februar Kl. 8 Eftermiddag til den 12. Kl. 8 Formiddag var der ingen eller næsten ingen Vind (Vindstyrken mel-lem 0 og 1).

Der er Enighed om at ansætte Skibets Værdi i be-skadiget Stand til 217,000 Kr. Ladningen er ansat til en Værdi af c. 315,000 Kr., Værdien af »Helsingør« er af Ci-tanterne opgivet at være 109,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændig-heder, de rolige Vejrforhold, det kortvarige og lidet an-strængende Arbejde men de forholdsvis betydelige bjergede Værdier, findes Bjergelønnen passende at kunne an-sættes til 15,000 Kr., og dette Beløb, med Renter heraf som krævet, vil derfor være at tilkende Citanterne.

Sagens Omkostninger vil kunne ophæves.

Den traadløse Telegrafi og Søfarten.

I Norge forbereder man en Lov, i Følge hvilken traadløs Telegraf i størst mulig Udstrækning skal indføres paa de norske Skibe. Det er den traadløse Telegrafis store Betydning som Redningsmiddel, der har indgivet Myndighederne den Tanke at virke for dens Udbredelse ved Lovgivning.

Den norske Telegrafbestyrelse har udarbejdet en fuld-stændig Plan til et helt Net af traadløse Stationer langs med Kysterne.

Foruden den store Marconistation paa Jæderen, som kun er bestemt til transatlantisk Korrespondance og ikke kan træde i Forbindelse med Kystflaaden, har Norge nu følgende Stationer, der er bestemt for Kysttrafikken: Ingø (og Spitzbergen), Lofoten, Rundemanden ved Bergen. Flekkerø ved Kristianssand samt i Kristianiafjorden. Ved

Hjælp af de planlagte Stationer skal hele den norske Kyst omgives af en Kæde af Stationer for traadløs Tele-grafi, saaledes at ethvert Skib i de norske Farvande naar som helst kan komme i Forbindelse med Land.

Det svenske Blad »Nya Dagligt Allehanda« har i Anledning af disse Foretagender sat sig i Forbindelse med Kommerceraad Malmén i Kommercekollegiet for at er-fare, om et lignende Lovforslag kan ventes for Sverig.

Kommerceraad Malmén har derefter meddelt, at for-beredende Arbejder i denne Retning finder Sted nu for Tiden, og at de udgør et Led i det store Arbejde med Hensyn til Sikkerhedsspørgsmaalet, som netop er optaget af Finans- og Justitsdepartementerne, og som antagelig vil resultere i et Lovforslag i næste Aars Rigsdag.

Kommerceraad Malmén og Advokat E. Löfsgren del-tager netop som Sagkyndige i dette Arbejde.

Angaaende Oprettelsen af svenske traadløse Telegraf-stationer meddeler Bureauchef Landström i den svenske Telegrafbestyrelse, at ogsaa i Sverig nærer man Planer om at indrette et sammenhængende Kystnet af traadløse Telegrafstationer.

Som første Led i dette Net maa de traadløse Telegraf-stationer i Göteborg og Karlskrona betragtes, af hvilke den første er saa stærk, at den kan opfange traadløse Meddelelser fra hele Nordsøen, og den sidste kan be-gynde, hvor den første slutter og saaledes optage Med-delelser fra den sydlige og sydøstlige Del af Østersøen.

Paa Tingståde Fort findes der desforuden en traadløs Telegrafstation, som nu for Tiden kun anvendes i mili-tære Øjemed, men om hvilken der er Planer oppe om at faa den aabnet for den almindelige Trafik, da denne Station vil kunne omfatte den østlige Del af Østersøen.

Sluttelig havde Telegrafbestyrelsen begæret en Bevil-ling af Rigsdagen til en Station i Stockholms Skærgaard, men Pladsen for denne er endnu ikke bestemt.

Fik man dertil en Station paa Norrlandskysten, var Nettet paa det nærmeste fuldstændigt, ihvorvel det natur-ligvis maatte kompletteres med mellemliggende Stationer, for at Forbindelsen kunde blive helt effektiv.

(»Nya Dagligt Allehanda«.)

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra en farende Skibsfører har vi yderligere modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Raschs Svar til »En farende Skibsfører« vil jeg bede Hr. Rasch gennemse *Dansk Sø-fartstidende* for den 25. Oktober d. A. Deri er de samme Hyrer anført for norske Skibe, som jeg har faaet opgivet fra to forskellige Sider, nemlig 70 Kroner i kortere Fart og lidt mindre for længere Fart. Disse Oplysninger har jeg forskaffet mig i Maj og senere i Juli Maaned i Aar. Hvad Hr. Rasch anfører med Hensyn til de tre gamle Koksskibe i Svendborg falder jo kun i Traad med, hvad han tidligere har skrevet, og jeg skal forbigaa dette. Frugten af Hr. Raschs 30aarige Virksomhed blandt og for Søfolkene, samt det daarlige Sind han synes at se, vil jeg overlade til dette Blads Læsere at bedømme. Hvad Fædrelandskærlighed angaar, tør jeg dristig hævde min Plads ved Siden af Hr. Rasch. Naar han har gjort os opmærksom paa, at han kun havde saa faa Folk paa sin Skole, at endogsaa nogle Tømmermænd (!) maatte gaa med en Skonnert fra Thuro paa den første Rejse i Foraaret, kan han ikke fortænke os i at søge Folk, hvor de findes. Jeg staar iøvrigt ingenlunde ene med mine Anskuelser, men skal herefter ikke forsøge at diskutere det omstridte Spørgsmaal med Hr. Rasch, da jeg ikke tror, at han er kompetent til at bedømme Forholdene om Bord. Det er indlertid mit Haab, at Forholdet mel-

lem Redere og Skibsførere vil blive saa godt, at vi ikke skal fristes til at holde vore Børn fra Søen, men lade dem, som har Lyst til den, faa deres Vilje, da dette vist er den sikreste Maade, paa hvilken Manglen kan afhjælpes. Som det er nu, hvor vi maa hjælpe os med, hvad vi kan faa af Folk, er Skibsførerens og Styrmandens Stilling om Bord ikke misundelsesværdig, da det ingenlunde er os ligegyldigt, hvilke Folk vi har. Men hvorfra skal vi faa virkelige Søfolk til en hel Besætning? Der er vist ikke mange Skibsførere, som kan rose sig af at have det.

Hermed skal det være Slutning fra min Side om dette Emne. Vi faar saa se, hvorledes vi klarer os indtil videre, og afvente, hvad erfarne Redere og Skibsførere mener om Tingen, da Skolemænd ikke alene kan afgøre Sagen.

En farende Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning indtraadte der yderligere Bedring i alle de ledende Markeder undtagen fra U. S. og Østersøen, som begge maa betegnes som sløje. Navnlig var det glædeligt at være Vidne til en lille Stigning fra La Plata, hvilket straks stimulerede Raterne baade fra Avstralien og Indien. Fra sidstnævnte Retning betalles f. Eks. 23/9 for Ris fra Birma mod 22/6 Ugen i Førvejen, og fra Bombay er Stigningen ogsaa godt 1/, medens Avstralien ingen Tonnage fik, idet Rederne satte Fragterne op. Høstudsigterne er nu mere lovende i Indien og navnlig i La Plata Distrikterne. Fra Sortehavet etc. blev der effektueret en ret livlig Befragtning, og Raterne er gennemgaaende lidt højere end for en Uge siden. Kulfragterne viser i det hele og store ingen nævneværdige Forandringer. Der betalles i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Østen etc. Fra Avstralien sluttedes intet, men den nominelle Rate ligger omkring 30/6. Soyabønner fra Vladivostok 28/ U. K. Kontinentet, Stettin eller Kjøbenhavn, meget prompt. Palmekærner fra Madraskysten til Marseille (5,000) 25/9 (÷ 5 pCt.), ingen uskaldede, ingen Reduktion, pr. 25. Januar—15. Februar, 23/9 »net terms« pr. Januar. Paa Dødvægt Basis betalles fra Marmagoa og/eller Bombay til U. K. eller Kontinentet 18/9 én Havn, 19/3 to Havne, Lastning begge Pladser 6 d. ekstra. Fra Mauritius London rapporteres der en Afslutning til 18/. Ris fra Birma 23/9 O. C. pr. Februar, fra Kohsichang 24/9 O. C. 25/ London pr. 15.—31. December.

Sortehavet etc. Kherson/Rotterdam 9/3, Hamburg 9/9, ingen Reduktion, hvis Is Komplettering Nikolajeff eller Odessa med 6 d. Reduktion (5,500) prompt. Fra Nikolajeff Novorossisk eller Odessa sluttedes der til 8/6 Rotterdam, 8/9 Weser, 9/ Hamburg pr. December. Kherson/Hull og Stockton 11/ (3,500) prompt. Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 8/9 à 9/, Hamburg 9/3. — Sulina eller Kustendje/Ø. K. England 9/6 én Havn, 10/3 to Havne. — Donauen/2 franske Middelhavshavne Frcs. 13 1/2 (4,500), prompt, Rotterdam 10/3, Antwerpen 10/6, (5,700), hvis Is Komplettering Sulina 1/6 mindre.

Middelhavet etc. Fra Stratoní Erts til Gefle/Sundsvall eller Hernösand 15/ én Havn, 15/3 to Havne, 15/6 tre Havne, 400 Tons Losning, (3,400). Erts fra Algier/Antwerpen 5/6 (4,500), Rotterdam 4/6 (7,000), Hornillo Bay/St. Nazaire 6/3 (3,600), La Goulette/Middlesbro eller West Hartlepool 8/3 (3,500). Fosfat Tunis/Leith 6/9, Esparto Nordafrika/Firth of Forth 13/ à 14/. Bilbao sluttede til 4/10 1/2 West Hartlepool (3,600), 4/4 1/2 Cardiff (3,400), 4/4 1/2 Rotterdam (3,300), 4/9 à 5/ Middlesbro:

Nordamerika. For Korn sluttedes ingen Dam-

pere. Kul Nordfolk/Rio Janeiro 15/ à 15/9. Fra Nordfolk til Liverpool/Manchester eller Bremen 25/, Wilmington-Betingelser. Fra Savannah til U. K. eller Kontinentet (udsøgt Havn), 27/6 pr. 1.—15. December og 27/6 Liverpool eller Bremen. — Tømmer Golfhavn/Buenos Aires 115/ (1,250 Stds.), 80/ Sunderland (1,200), Sapelo/U. K. eller Kontinentet 80/ én Havn, 82/6 to Havne (800 Stds.), Pensacola/to Havne mellem Lissabon og Passages 130/ (600 Stds.). Paa Netto Charter Golfen/Danmark 14/ én Ladehavn til én Lossehavn, December. Timecharter c. 4/ Dødvægt for større Baade for Rundtrip til Golfen, Levering og Tilbagelevering Evropa.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen til U. K./Kontinentet 12/ à 13/ O. C. pr. 10.—31. December, 14/6 à 15/ pr. Februar—Marts, alt ÷ 6 d. direkte Havn. Rosario/U. K. eller Kontinentet 12/6 O. C. ingen Reduktion, meget prompt.

Østersøen. Alle Pladser meget flove. Riga 10 1/2 d. Havrebasis Antwerpen, 22/6 D. B. Grangemouth, 28/6 Manchester, Frcs. 28 Antwerpen, 37 Bordeaux, Hfl. 10 Rotterdam. Windau og Libau ligger saa godt som stille. Libau/Rotterdam 9 3/4 à 10 d., Antwerpen 10 1/2 d., Dunkerque 1/, Rouen 1 3/4 Havrebasis. Windau/Antwerpen Frcs. 27 1/2 D. B., 8/ Sleepers Hull. Der sluttedes ellers bl. a. Kotka/Barcelona Frcs. 68 D. B. 1/3 Boards (450), Stralsund/Belgien Mk. 7 1/4 tungt Korn. For Sukker fra Stettin c. 5/ London, 5/9 Liverpool eller Greenock.

Kulfragterne. Fra Tynen N. Br., Blyth eller Wear: 5/6 Stockholm (2,400), 4/9 Königsberg (1,500), 4/10 1/2 Lübeck (2,000), 6/ Masned Sund (800), 5/3 Karrebæksminde (1,200), 6/4 1/2 Lissabon (4,000), 8/6 Toulon (2,000), 7/9 Marseille (5,200), 8/ à 8/3 Genua, 8/3 Neapel (2,900), 9/ Palermo (5,000), 9/6 Venedig (6,000), 8/9 Aleksandria (4,900), 8/9 Port Said (5,200) og 8/6 Las Palmas (6,700). Fra Humberen 6/ Pernau (1,400), 6/3 Riga (1,900), 5/ Rouen (2,100), 8/6 Barcelona (1,300), 9/ Nikolajeff, 9/1 1/2 à 9/3 Theodosia og 8/3 Port Said (5,000). Fra Firth of Forth 6/ à 6/3 Riga, 5/6 Libau (1,500), 6/ Helsingør (750), 4/7 1/2 Kjøbenhavn (1,900), 5/3 Faaberg (1,400), 5/6 Horsens (1,250), 5/3 Kiel (2,300), 5/10 1/2 Østnorge (1,250), 8/3 à 8/6 Genua, Savona eller Livorno, 11/ Odessa (2,900) og 8/6 Aleksandria (5,000). Fra Cardiff eller Newport: 4/9 Havre (2,100), 5/6 Caen (1,550), 5/9 à 5/10 1/2 Rouen, 5/10 1/2 à 6/ Lissabon, Frcs. 6 1/2 Bordeaux (3,100), 9 1/2 Marseille. 7/9 à 8/ Genua, 7/9 Livorno (5,000), 8/6 Catania (2,200), 7/ Malta (2,600), 9/3 Port Said (3,300), 8/9 Aleksandria (4,200), 8/3 à 8/4 1/2 Las Palmas, 15/ à 15/3 River Plate, 15/ Rio Janeiro (4,600), 14/ Monte Video, 15/9 Rosario (4,200) og 15/ Bahia Blanca (5,200).

Skrevet den 2. December 1913.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet fremdeles uforandret, dog med enkelte flere Kornlaste fra danske og tyske Havne, hvortil enkelte Skibe sluttes. Vestsverig og Østnorge har vedvarende kun lidt at byde paa, og Fart paa Bottenhavene er afsluttet for dette Aar.

Returfragter Vest fra er ligeledes uforandret med Kulfragter 8 à 8 1/2 £. pr. Keel, medens der kun er faa Clay- og Foderstoffaster i Markedet.

Angaaende de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet for Tiden overordentlig stille, næsten overallt. Stralsund, Greifswald, Rostock har saaledes ingen Anvendelse for Tonnage lige i disse Dage, i hvert Fald ikke for Skibe, som ligger paa andre Pladser. Stralsund har endog Besvær med at placere de derliggende Skibe. Iøvrigt sluttedes sidst derfra for Rug 5 3/4 M. Colberg udbyder Rug til 5 1/2 M. Stettin er flov og skal slutte til omkring 4 M. De slesvigske Pladser har saa godt som intet i Markedet. Fra Hamburg meldes derimod om ret gode Tider. Sverig er uforandret og stille. Sundhavnene har enkelte Kalkmelslaste til Flensborg og Provinserne, af Lervarer der-

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1761. **Borneo, South-East Coast—Pulo Lant.** Kuyvit island—Light established. Position. On summit (459 feet) of island. Lat. $4^{\circ} 05\frac{1}{4}'$ S., long. $116^{\circ} 02'$ E. Abridged description. Lt. Fl., vis. 27 m. Details: Character. A flashing white light. Visibility. 27 miles. (Notice No. 1761 of 1913, dated 17th November.)

Charts affected. No. 2637, Makassar strait, south part. No. 941 b, Eastern archipelago, western portion. No. 748 b, Indian ocean, northern portion. No. 2759 a, Australia, northern portion. No. 1263, China sea. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 103. Eastern Archipelago, Part II., 1904, page 272. Eastern Archipelago, Part II., 1913 (in press), page 342.

No. 1774. **Malacca Strait, North Klang strait—Light-buoy established.** Position. In depth of 11 fathoms, at north-western end of bank extending from Pulo Angsa lighthouse. Lat. $3^{\circ} 20' 07''$ N., long. $101^{\circ} 00' 35''$ E., on chart No. 3766. Description. A light-buoy painted red, exhibiting an occulting white light every nine seconds, thus:

Light,
6 secs.
eclipse,
3 secs.

(Notice No. 1774 of 1913, dated 18th November.)

Charts affected. No. 3766, North approach to Klang strait. No. 794, Pulo Berhala to Cape Rachado. No. 1353, Malacca strait. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, pages 191, 192.

No. 1777. **China Sea—Strait of Durian.** Pulo Pelangkat—Light established. Position. On eastern side of island near its southern end. Lat. $0^{\circ} 44' 50''$ N., long. $103^{\circ} 35' 10''$ E., on chart No. 2402. Abridged description. Lt. Occ., ev. 3 sec., 36 ft., vis. 10 m. Details: Character. An occulting white light every three seconds, showing thus:

Light,
1½ secs.
eclipse,
1½ secs.

Elevation. 36 ft. Visibility. 10 miles. Structure. White iron framework. (Notice No. 1777 of 1913, dated 18th November.)

Charts affected. No. 2402, Straits of Durian, Sugi, and Chombol. No. 2757, Banka strait to Singapore. No. 1355, Malacca strait. No. 941 a, Eastern archipelago, western sheet. No. 2660 a, China sea, southern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 73. China Sea, Directory, Vol. I., 1906, page 655.

No. 1784. **China, East Coast—Kyau Chau Bay.** Tsingtau approach—Buoy established. Former Notice. No. 1557 of 1913. Position. On $\frac{3}{4}$ -fathom shoal, at a distance of $7\frac{1}{4}$ cables, 144° (S. 32° E. Mag.), from Arkona lighthouse. Lat. $36^{\circ} 2\frac{1}{2}'$ N., long. $120^{\circ} 19\frac{1}{2}'$ E. Description. A black and white horizontally-striped buoy with drum topmark, marked "T.U." Variation. 4° W. (Notice No. 1784 of 1913, dated 20th November.)

Chart affected. No. 857, Kyau chau bay. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 413.

No. 1790. **Portuguese East Africa. Cape Fitzwilliam—Light established.** Position. Lat. $17^{\circ} 14\frac{1}{2}'$ S., long. $38^{\circ} 12\frac{1}{2}'$ E. Abridged description. Lt. Gp. Fl. (4), ev. 10 sec., 165 ft., vis. 19 m. Details: Character. A group flashing white light showing a group of four flashes every ten seconds. Elevation. 165 feet. Visibility. 19 miles. Structure. Square iron tower, 30 feet in height. Note. Cape Fitzwilliam is also known as "Ponta Matirre," and this name has been added on chart No. 1810. (Notice No. 1790 of 1913, dated 20th November.)

Charts affected. No. 1810, River Zambesi to Mozambique harbour. No. 597, Delagoa bay to Cape Guardafui. No. 748 a, Indian ocean, northern portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 9. African Pilot, Part III., 1905, page 281.

No. 1791. **China, East Coast—Yang Tse Kiang.** Tsung Ming crossing—Alterations in buoyage. (a) First Crossing buoy. New position. In a depth of 17 feet, at a distance of $3\frac{1}{10}$ cables south-westward from former position, and 3 miles and $6\frac{1}{2}$ cables, 252° (S. 75° W. Mag.), from Dumb beacon. Lat. $31^{\circ} 30' 06''$ N., long. $121^{\circ} 31' 52''$ E. Description. A black can-buoy with black cage. (b) Second Crossing light-buoy: New position. In a depth of 19 feet, at a distance of $1\frac{1}{4}$ cables, southward from former position, and $\frac{4}{10}$ miles, 257° (S. 80° W. Mag.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forstrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrikas W.-Kyst, Middellægt, Sorte Hav og Aronske Hav. „Efterretninger for Søfarende“ udgaae agtellig. Abonnemang tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Breddde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaaer Fyr, er angivet fra Søen.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Maaned-Udgaven af „Efterretninger for Søfarende“ for November 1913. Abonnementspris 2 Kr. aarlig foruden Portoudgifter. Enkelte Maanednumre erholdes for 25 Øre paa Søkort-Arkivet.

I. Østersøen.

2322. Østersøen. Gottland S. Drivende Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrt“ Nr. 48/3161. Berlin 1913.)

Den 25de November d. A. er et drivende Vrag observeret 4 Sm S. for *Faludden*, S.-Enden af *Gottland*. *Faludden*: $57^{\circ} 00' N.$ $18^{\circ} 24' E.$

2323. Sverrig. Gottland SE.-Kyst. Heligholmen. Fyr tændt.

(„Underrättelser for sjöfarande“ Nr. 48/1253. Stockholm 1913.)

Paa *Heligholmen* er tændt et hvidt, rødt og grønt Lynfy, der viser To-Lyn hver

6 s. Lyset er:

1. grønt i Pejlinger fra Land til 256° ;

2. hvidt i — — 256° til 41° ;

3. rødt i — — 41° — ind over Land.

Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrtaarn. $56^{\circ} 55' 30'' N.$ $18^{\circ} 17' 09'' E.$

(Kort Nr. 205 og 206.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $30/1305$. København 1913.)

2324. Sverrig. Landsort—Stockholm. Jutholmen. Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 48/1252. Stockholm 1913.)

Jutholmen Fyr er forandret til et hvidt Lynfy, der viser To-Lyn hver 6 s. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 8 Sm. $59^{\circ} 07' 35'' N.$ $18^{\circ} 24' 38'' E.$

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. $30/1309$. København 1913.)

2325. Finland. Ålands Distrikt. Grund afmærket.

(„Underrøttelser for sjöfarande“ Nr. 48/1273. Stockholm 1913.)
Ved *Sigulskär* Lodsplads er fundet en 6,8 m Grund. W. for Grunden er udlagt en Vager paa 60° 12' 00" N. 19° 10' 12" E.

2326. Rusland. Oplysning om Fyrskibe.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3095 og 48/3164. Berlin 1913.)
Naar et russisk Fyrskib inddrages, udlægges paa Stationen et rødt Reservefyrskib, mærket „*Самонави*“. Reservefyrskibet viser hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12½ Sm. Under Ankerlantenmen vises et grønt Lys. Fyrskibet fører en rød Ballon paa begge Master. Under Taage giver en Sirene Et-Stød hver 45 s, Stød 10 s, Pause 35 s. Kommer Sirenen i Orden gives Signaler med Dampfløjte eller Klokke. Med Underandsklokke gives følgende Signal: 2 Slæg, Pause 3 s, 2 Slæg, Pause 9 s. Skibe med farlig Kurs advares ved Flagsignaler eller Raketter.

2327. Rusland. Libau. Uddybningsarbejder.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3096. Berlin 1913.)
Ved *Lübau* Havn udføres Uddybningsarbejder. Skibe, som nærmer sig Uddybningsfarøjene, skal passere disse saa langsomt som muligt og give et langt Lydsignal. Uddybningsfarøjene giver følgende Signaler, der skal følges: a) En sort Ballon paa hver Side betyder, at Passage midlertidigt er forbudt. b) En Ballon paa den ene Side betyder, at man skal passere Farøjet paa den anden Side.

Fra Solnedgang til Solopgang erstattes Ballonerne af røde Lanterner.
I usigtbart Vejr gives Signal med Fløjte. I Stød betyder, at man skal passere mellem Farøjet og den S.-lige Mole, 2 Stød, at man skal passere N. om Farøjet, og 3 Stød, at Passage er forbudt. *Lübau*: 56° 31' N. 21° 00' E.

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2328. Danmark. Sundet. Hveen W. Vrag indbjærgtet.

Ifølge Meddelelse til „Marineministeriet“ er Vraget af den svenske Kanonbaad *Urd*, som laa i 15 m Vand N. for *Rungsted*, indbjærgtet. *Rungsted*: 55° 53' N. 12° 33' E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2237. København 1913.)

2329. Danmark. Sundet. Middeldgrund S. Vragvager forandres.

Samtidig med at Afmærkningen ved Lossepladsen for Fyld paa den S.-lige Del af *Middeldgrund* udlægges i April 1914, ombyttes den grønne Vragtønde ved *Alise's* Vrag, tæt E. for *Sønder-Hoved-Tønde*, med en grøn Vragvager med grøn Stage og grønt Flag. 55° 40' (17") N. 12° 40' (58") E.
(Kort Nr. 210, 249 og 250. Danske Lods, Side 292. Søm.-Port., Side 26.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2283. København 1913.)

2330. Danmark. Smaalands-Farvandet. Grøngrund. Nyf.-Løb. Fyr og Sømærker flyttes.

I Begyndelsen af Januar 1914 foretages følgende Forandringer ved Belysningen og Afmærkningen af *Nyf.-Løb*, saarent Vejrforholdene ikke lægger Hindringer i Vejen:
1. Bagfyret i *Herbølle-Punt* S.-lige Ledefyr flyttes 10 m Øst efter til 54° 53' 01" N. 12° 09' 08" E. Ledefyrvinklen drejes herved 21¼° Vest efter saaledes, at Bagfyret kommer overet med det E.-lige Forfyr i Pejling 348¼° og med det W.-lige Forfyr i Pejling 350¾°.
2. Den stribebe Spidstønde med Ballon, *Middeldgrund* S., flyttes c. 135 m i Retning 270° (misv. W. ¾ N.).
3. Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Middeldgrund* E., flyttes c. 75 m i Retning 270° (misv. W. ¾ N.).

2358. Rusland. Azovske Hav. Nischni Berdjansk Fyr. Taagesignal gives.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3121. Berlin 1913.)
Ved *Nischni Berdjansk* Fyr gives Taagesignal med en Klokke, der staar c. 65 m S. for Fyret. 46° 38' N. 36° 46' E.

2359. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Jeisk (Eisk). Tønde flyttet. Ledefyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3122. Berlin 1913.)
1. Den røde Lys- og Klokketønde, som laa i det N.-lige Indløb til *Jeisk* ved Sandbanken NW. for *Saschnik* Landtunge, er flyttet og ligger nu c. 6½ Sm 303¼° (misv. NW. t. W. ¼ W.) fra Kirken i Landsbyen *Saschnik* (*Saschnik*). 46° 54¾' N. 38° 20¾' E.

2. Ledebakkerne paa N.-Prynten af Landtungen ved *Jeisk* er ombyttet med sorte Fyrbakter med Trekant paa Toppen.

Paa Forbakken, hvis Trekant har den ene Spids nedad, brænder et rødt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 1 s, Lyn 0,3 s, Mørke 0,7 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 90° til 284° (med fuld Lysstrykke fra 97° til 277°). Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 10 Sm. 46° 46' 06" N. 38° 20' 05" E.

Paa Bagbakken, hvis Trekant har den ene Spids opad, brænder et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 4 s, Lys 2 s, Mørke 2 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 110° til 250° (med fuld Lysstrykke fra 135° til 225°). Flammens Højde: 23 m. Synsvide: 11 Sm. Fyret staar 760 m 185° (misv. S. ¼ W.) fra Forfyret. 46° 45' 41" N. 38° 20' 01" E.

2360. Tripolis (Libyen). Tolmetta (Tolmeita). Fyr forandret.

(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 284/1829. Genova 1913.)
Fyret ved *Tolmetta* er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 20 s, Blink 3,33 s, Mørke 2,5 s, Blink 3,33 s, Mørke 2,5 s, Blink 3,33 s, Mørke 5 s. 32° 43' 07" N. 20° 53' 30" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2089. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

R 2675 c English Channel. — English channel, eastern sheet.
R 194 Mediterranean. — Malta and Gozo islands.
R 1759 China, east coast. — Wen chau bay to Kueshan islands.
R 1751 Rio de la Plata. — Saucé point to Martin Garcia Island.
† 2862 Persian Gulf. — Jashk bay.
N Mediterranean Pilot, Vol. I. 1913.
T Supplement to Bay of Bengal Pilot, 1909.

Holland:

N Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel, Deel III. 1913.

- 2351. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. John Floden. Lys- og Fløjtetønde ombyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 46/3855. Washington 1913.)
 St. John Lys- og Fløjtetønde St. J. er ombyttet med en Lys-, Fløjte og Under- vandsklokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4 s., Blink 1 s., Mærke 3 s., Synsvidde: 9 Sm. Undervandsklokken bevæges af Søen. St. John Floden: 30° 24' N. 81° 24' W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2352. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West. Main Ship Channel. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 46/3856. Washington 1913.)
 1. *Whitehead Point Spit* Spidstønde 6 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mærke 5 s.
 2. *Key West Entrance* Lystønde er forandret til at vise hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mærke 2,7 s., 24° 27 $\frac{3}{4}$ ' N. 81° 48' W.
- 2353. Mexiko. Veracruz. Roca Partida og Zapotitlan. Fyr upaaidelige.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1797. London 1913.)
 1. *Roca Partida* Fyr er upaaideligt. 18° 45' N. 95° 12' W.
 2. *Zapotitlan* Fyr er upaaideligt. 18° 34' N. 94° 48' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/205. København 1913.)

- 2354. Venezuela. Paria Bugt. San Juan Floden. Afmærkning forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 1728. London 1913.)
 1. Følgende Tender er inddraget:
 a) Tønde Nr. 3 ved *Maturin* Barre. 10° 14' N. 62° 35 $\frac{1}{4}$ ' W. b) Tønde Nr. 2 NE. for *Tigre* Pynt.
 2. En Klokketønde er udlagt 0,75 Sm 150° (misv. SE. t. S. $\frac{3}{8}$ S.) fra Tønde Nr. 2's tidligere Plads og 2,9 Sm 47° (misv. NE. $\frac{1}{4}$ E.) fra N.-Enden af *Tigre* Pynt. En Række Gasolinfade ligger mellem Klokketønden og Tønde 1 paa Styrbords Side, naar man er for Indgaende.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2355. Sicilien N. Ustica. Uomo Morto. Fyr forandret.**
 („Avvisi ai Naviganti“ Nr. 293/849. Genova 1913.)
 Fyret paa *Uomo Morto* paa Øen *Ustica* er midlertidig forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,5 s., Mærke 4 $\frac{3}{5}$ s., Lysevne: 15 Sm.
 Henimod Slutningen af 1913 vil Fyret blive forandret til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 30 s., Blink 4 s., Mærke 26 s., 38° 42' 42" N. 13° 12' 00" E.
- 2356. Østerrig-Ungarn. Triest. Radiotelegrafstation oprettet.**
 („Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 47/1540. Pola 1913.)
 Ved *Triest* er oprettet en Radiotelegrafstation. Rækkevidde: 150 Sm om Dagen og 300 Sm om Natten. Normal Bølgelængde 600 m. Kaldesignal: O H T. 45° 38', 9 N. 13° 45', 5 E.
- 2357. Rumænien. Donaumunding. St. Georg. Fyr forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3119. Berlin 1913.)
 St. Georg Fyr er forandret til et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 5 s., Synsvidde: 14 Sm. 44° 51 $\frac{1}{4}$ ' N. 29° 37' E.

4. Den røde Spidstønde med 3 Koste, *Gamle-Tolk W.*, flyttes c. 210 m i Retning 197° (misv. SW. t. S. $\frac{3}{4}$ S.)
 (Kort Nr. 139 og 228. Danske Lods, Side 438 og 441. Fyr-Fort, Nr. 552.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25/1050. København 1913.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2331. Danmark. Kattegat. Sejfrø-NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
 Lys- og Fløjtetønden *Sejfrø-NW.-Rev* er slukket, den vil snarest blive tændt igen. 55° 56' (21") N. 11° 02' (51") E.
- 2332. Danmark. Mariager-Fjord. Rettelse til „E. f. S.“ Nr. 46/2184.**
 Den lille hvide Klokketønde c. 500 m W. for Anduvningstønden ligger paa 56° 42' (18") N. 10° 29' (25") E.
- 2333. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand. Fyrbelysning i Orden.**
 I *Thyborøn-Kanal* er Dybden for Tiden ved *Middel-Højvande*: Paa *Havrevlen* 4,5 m, i *Gaaseholm-Løb* 3,3 m, i *Sælthundeholm-Løb* 1,4 m, i *Spæneholm-Løb* 2,0 m, i *Kobberø-Løb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 3,3 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. Belysningen er atter i Orden. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2284. København 1913.)

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

- 2334. Danmark. Thyborøn. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**
Thyborøn Lys- og Fløjtetønde er atter tændt. 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.
 Belysningen ved Indløbet til *Thyborøn-Kanal* er atter normal.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2283. København 1913.)
- 2335. Tyskland. Eider Fyrskib S. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3099. Berlin 1913.)
 Vraget af Galeasen *Anna*, der laa c. 2 Sm 195° (misv. SW. t. S. $\frac{5}{8}$ S.) fra *Eider* Fyrskib, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 54° 14' 12" N. 8° 17' 4" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/1534. København 1913.)
- 2336. Tyskland. Hølgoland. Stormvarsel-Signaler forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3102. Berlin 1913.)
 Fra Stormvarsel-Stationen paa *Helgoland* gives indtil videre forsøgsvis Nat-Stormvarsel-Signaler paa følgende Maade: 1) To røde Lanterner (den ene over den anden) betyder: Storm fra NW. b) To hvide Lanterner (den ene over den anden) betyder: Storm fra SW. c) En rød Lanterne over en hvid Lanterne betyder: Storm fra NE. d) En hvid Lanterne over en rød Lanterne betyder: Storm fra SE. e) To røde Lanterner (den ene ved Siden af den anden) betyder: Uro. 54° 10 $\frac{3}{4}$ ' N. 7° 53 $\frac{1}{2}$ ' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 44/2128. København 1913.)
- 2337. Tyskland. Weser. Afmærkning og Fyr forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3101. Berlin 1913.)
 I. *Aussenweser* er den røde Spirtønde C ved *Roter Grund* flyttet c. 380 m i Retning 87° (misv. E.) og ligger nu i c. 15 m Vand paa 53° 51' 22" N. 8° 02' 33" E.
 II. I *Wasser* Farvand skal den sorte Spidstønde 19 forsøgsvis ombyttes med en sort Lystønde, der viser rødt To-Lyn. 53° 40 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 25 $\frac{1}{2}$ ' E.

III. Som Følge af Farvandsforandringer i *Duwersgat* og *Wurster* Farvand er nogle Lysvinkler i nedennævnte Fyr blevet forandret:

a. *Meyerslede* Fyr. Lysvinklen med hvidt Et-Lyn er synlig i Pejlinger fra 69° til 93 $\frac{1}{4}$ °, Lysvinklen med fast, hvidt Lys fra 93 $\frac{1}{4}$ ° til 96 $\frac{3}{4}$ ° og Lysvinklen med hvidt To-Lyn fra 96 $\frac{3}{4}$ ° til 109°. I øvrigt er Fyret uforandret. 53° 43' 54" N. 8° 24' 38" E.

b. *Solbörn* Fyr viser nu:

1. rødt, fast Lys i Pejlinger fra	66°	til	77°;
2. hvidt, fast Lys i	77°	-	103°;
3. rødt, fast Lys i	103°	-	118°;
4. hvidt Tre-Lyn i	118°	-	120 $\frac{3}{4}$ °;
5. hvidt, fast Lys i	120 $\frac{3}{4}$ °	-	122 $\frac{1}{4}$ °;
6. hvidt Fire-Lyn i	122 $\frac{1}{4}$ °	-	127°;

i øvrigt er Fyret uforandret. 53° 41' 04" N. 8° 29' 21" E.

c. *Brylkomahof* Fyr. Lysvinklen med hvidt Et-Lyn er synlig i Pejlinger fra 131 $\frac{3}{4}$ ° til 141°. Lysvinklen med hvidt, fast Lys fra 141° til 142 $\frac{1}{4}$ ° og Lysvinklen med hvidt To-Lyn fra 142 $\frac{1}{4}$ ° til 153°. I øvrigt er Fyret uforandret. 53° 34' 57" N. 8° 32' 16" E.

IV. Lystønden *Geesteinlaht* er inddraget. 53° 32' 15" N. 8° 34' 41" E. Paa det ny Molehoved ved Indløbet til *Alter Høfen* er tændt et rødt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 12 s., Blink 1,5 s., Mørke 2,5 s., Blink 1,5 s., Mørke 6,5 s. Fra Molehovedet gives atter Taagesignal med Horn. 53° 32' 16" N. 8° 34' 42" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/402. København 1913.)

2338. **Tyskland. Jade. Schillingörn. Nat-Stormvarsel-Signaler ophørt.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3102. Berlin 1913.)

Forsøge med Nat-Stormvarsel-Signaler med 2 Lanterner ved *Schillingörn* er indstillet. 53° 42 $\frac{1}{4}$ ' N. 8° 01 $\frac{3}{4}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3/87. Berlin 1913.)

2339. **Tyskland. Jade. Vareler Farvand. Forsøgsstanden inddraget.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3104. Berlin 1913.)

Forsøgsstanden i *Vareler* Farvand SSE for Tønde V/B er inddraget, og Stedet maa atter besjæles. Tønde V/B: 53° 29 $\frac{1}{2}$ ' N. 8° 11 $\frac{1}{4}$ ' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1722. København 1913.)

2340. **England. Medway Floden. Sheernes Bar. Lys- og Klokketønde udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1827. London 1913.)

Lystønden *Outer Bar* er ombyttet med en rød og hvid lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Flammens Højde: 6 m. 51° 28' 16" N. 0° 50' 40" E.

2341. **England. Thomsen. Sunk Fyrskib flyttet.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 70. Trinity House, London 1913.)

Omtrent den 25de Maj 1914 flyttes *Sunk* Fyrskib 4 $\frac{1}{2}$ Sm i Retning 66° (misy. E. t. N.). Fyrskibets nuværende Plads: c. 51° 51' N. 1° 30' E.

(Kort Nr. 180.)

2342. **England. Snipwash Sand. Fyrskib flyttes og Afmærkning forandres.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 70. Trinity House, London 1913.)

Omtrent den 25de Maj 1914 sker følgende Forandringer:

1. *Snipwash* Fyrskib flyttes 2 $\frac{1}{2}$ Sm i Retning 90° (misy. E. t. S. 1/4 S.)

2. En sort og hvid vandret, stribet Kugletønde med dobbelt Diamant, N *Snipwash*, vil blive udlagt 0,45 Sm 315° (misy. NW. t. N. 1/4 N.) fra Tønden

N *Snipwash*, som samtidig bliver inddraget.

N *E. Snipwash*, som samtidig bliver inddraget.

3. Tønderne *E. Snipwash* og *SE. Snipwash* vil begge blive flyttet 0,3 Sm i

Retning 315° (misy. NW. t. N. 1/4 N.)

Snipwash Fyrskibs nuværende Plads: 52° 02' N. 1° 38' E. (Kort Nr. 180.)

2343. **England. Smith's Knoll. Lystønde paa Station.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 69. Trinity House, London 1913.)

Smith's Knoll Lystønde er atter paa Station. 52° 52' N. 2° 15' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/228. København 1913.)

2344. **Ørken Øerne. Copinsay Pass. Dybde aflaget.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1826. London 1913.)

Ved en ny Opmåling af *Copinsay Pass* har det vist sig, at Dybden er aflaget. I det dybe Løb er Dybden nu c. 7,3 m, hvor den tidligere var c. 9 m. 58° 55' N. 2° 43' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2345. **Afrika. Kongofoden. Radiotelegrafstationer oprettet.**

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 47/3136. Berlin 1913.)

Følgende Steder er Radiotelegrafstationer oprettet:

1. N. for Byen *Banane*. 6° 00' 21" S. 12° 27' 06" E.

2. Ved *Boma*, paa en Høj E. for Port *Shiriki Kassa*. 5° 51' 00" S. 13° 06' 00" E.

2346. **Kap Verds Øer. St. Vincent. Porto Grande. Tønde udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 1798. London 1913.)

En Tønde med sorte vandrette Striber, Stage og Ballon er udlagt i 5,4 m Vand paa W.-Enden af *Oromes Banke*, 0,48 Sm 261° (misy. W. 7/8 N.) fra Yderenden af *Toldvæsenets Mole* og 339° (misy. N. 1/8 W.) fra det trigonometriske Punkt (23-foot) SW. for *Beddingen*. 16° 53 $\frac{1}{4}$ ' N. 25° 00' W.

2347. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Manana Island. Lys- og Fløjte-tønde ombyttet.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3842. Washington 1913.)

Manana Island Lys- og Fløjte-tønde 14 M er ombyttet med en Lys-, Fløjte- og Underrandsklokketønde. 43° 45' 15" N. 69° 22' 30" W.

2348. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Tangler Island Shoal. Vrag borttaget.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3849. Washington 1913.)

Vraget af Damperen *Jula Lauckenbach*, der laa 3 $\frac{1}{2}$ Sm 192° (misy. S. t. W. 5/8 W.) fra *Tangler Island Shoal* Lystønde og S. for *Smith Point Fyr*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. *Smith Point Fyr*: 37° 52 $\frac{3}{4}$ ' N. 76° 11' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 6/198. København 1913.)

2349. **Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Pamlico Sund. Fyr tændt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3852. Washington 1913.)

Følgende Fyr er atter tændt:

1. *Point of Marsh* Fyr. 35° 05' 46" N. 76° 29' 07" W.

2. *Bay Point* Fyr. 35° 10' 22" N. 76° 30' 25" W.

3. *Garbacon Shoal* Fyr. 35° 00' 24" N. 76° 39' 46" W.

4. *Outer Creek* Fyr. 35° 59' 56" N. 76° 57' 16" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 42/2005. København 1913.)

2350. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Catherine Sund. Fløjte-tønde udlagt.**

(„Notice to Mariners“ Nr. 46/3854. Washington 1913.)

St. Catherine lodret stribebe Fløjte-tønde er udlagt i c. 11 m Vand omtrent 0,25 Sm SSW. for Tønden *St. C.*, 47 $\frac{3}{4}$ ° (misy. NE. 1/4 E.) fra *St. Catherine Island* venstre Kant og 170 $\frac{1}{4}$ ° (misy. S. 7/8 E.) fra *Ossabaw Island* højre Kant. *St. Catherine* Sund: 31° 42' N. 81° 03' W.

427

from Dumb beacon. Lat. 31° 30' 17" N., long. 121° 31' 03" E. Description. Light-buoy, painted red, exhibiting an occulting white light. (c) West Spit light-buoy: New position. In a depth of 39 feet, at a distance of 13 1/10 cables, south-eastward from former position, and 2 miles, 41° (N. 44° E. Mag.), from Stopping Clump. Lat. 31° 28' 33" N., long. 121° 27' 30" E. Description. A light-buoy, painted in red and black vertical stripes, exhibiting an occulting white light. Remarks. The positions given above are those on chart No. 3585. Caution. The following cautionary note has been placed on the charts: "The Tsung Ming crossing is in a condition of rapid change, and the Buoys are moved as necessary to meet such change." Note. The caution given on page 383 of the Pilot, should be altered to read as follows: "Caution. Owing to the liability of the channel to rapid changes both as regards the course of the channel and to the depth of water, heavy-draught vessels are recommended not to use it without having previously ascertained from the Coast Inspector's Office, Shanghai, that it is safe to do so." Variation. 3° W. (Notice No. 1791 of 1913, dated 21st November.)

Charis affected. No. 3585, Approaches to the Wusung river. No. 2809, Shanghai to Nanking. No. 1602, Approaches to the Yang tse kiang. Publication. China Sea Pilot, Vol. V., 1912, page 383.

No. 1795. China, South-East Coast. Hongkong harbour—Intended alterations in lights shown from certain buoys. Date of alterations. On or about the 1st January 1914. (1) Cust rocks light-buoy: Position. Lat. 22° 18' N., long. 114° 11' E. Alteration. The fixed red light will be replaced by a flashing white light every three seconds, showing thus:

Flash, $\frac{7}{10}$ sec. $\frac{2}{10}$ sec.

Remarks. This buoy is now painted in red and white horizontal bands. (2) Fairway light-buoys: Position. Northern buoy, lat. 22° 18' N. long, 114° 08' E. Alteration. The fixed red lights at present exhibited from these two buoys will each be replaced by a flashing white light every three seconds, showing thus:

Flash, $\frac{7}{10}$ sec. $\frac{2}{10}$ sec.

Note. No further Notice will be given. (Notice No. 1795 of 1913, dated 21st November.)

Charts affected. No. 1459, Hongkong harbour (1). No. 3280, Hongkong waters, west (2). No. 3279, Hongkong waters, east (1). No. 1466, Hongkong. Publication. China Sea Pilot, Vol. III., 1912, pages 500, 501, 502.

No. 1801. Bay of Bengal—Burma—Mergui Archipelago. Bok pyin approach—Rock reported. Position. At a distance of about 1 1/2 miles, 270° (S. 89° W. Mag.), from Boat rock. Lat. 11° 18 1/2' N., long. 98° 39 3/4' E. Depth. The S.S. Bhadra when drawing 9 feet of water struck on this rock, which has been placed on the charts as having a depth of less than 6 feet over it. Variation. 1° E. (Notice No. 1801 of 1913, dated 21st November.)

Charts affected. No. 216 a, Lord Loughborough island to Mergui. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1909, page 541.

No. 1915. Malacca Strait. Pulo Perak—Amended position. Position. At a distance of 3 miles, 95° (S. 86° E. Mag.) from position now shown on chart. Lat. 5° 42' 00" N., long. 98° 57' 20" E., on chart No. 798. Remarks. The position given above is that of the centre of the island. Variation. 1° E. (Notice No. 1815 of 1913, dated 22nd November.)

Charts affected. No. 793, Butang group to Pulo Berhala. No. 1353, Diamond point to Pulo Berhala. No. 1355, Malacca strait. No. 2760, Aceh head to Chingkrak bay. No. 830, Bassein river to Pulo Penang. No. 70, Bay of Bengal. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 163.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Decbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 3/4	115 3/4	116
Danmark	104—	103 1/4	103 1/2
Norden	108 1/2	107 3/4	108 1/2
Gorm	—	—	—
Carl	108—	107 3/4	108
Dannebrog	123 3/4	—123	123
Skjold	93 1/2	— 1/4	93
Urania	—	25 1/4	25 3/4
Neptun	113 1/4	— 1/2	113 1/2
Dampsk. af 1896	114—	113 3/4	114
Hejmdal	122 3/4	—123	123
Østasiatiske	—	128 1/4	129
Østersøen	—	—	—
Nordøen	—	—	—
Gorm	113 1/2	113 1/2	113 3/4
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	77—	76 3/4	77
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	82	83
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	82 1/2	84 1/2
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	—	88 1/2	90 1/2
4% — — — 2. Serie.	—	92 1/4	94 1/4
4% — — — 1. —	—	93 1/2	95 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	87 3/4	89 3/4
4% — — — 7. —	—	89 3/4	91 3/4
3 1/2% Landkreditk.	—	92 1/2	94 1/2
4% Østift. Kreditf.	—	90	91

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	140	141
Privatbank	105	104 1/2	105
Landmandsbank	139 1/2	— 3/4	139 3/4
Handelsbank	144 1/2	—	144 1/4
Grundejerbank	—	11 1/2	12
Burm. & Wain	88—	— 3/4	88 3/4
Helsingørs Jærnak	—	—	—
Sukkerfabr.	226 1/2	— 1/4	226 1/2
Bryggeri Aktier	245 1/2	— 1/4	245 1/4

Vekselkurser d. 3. December 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.80
London	18.23	18.18
Paris	72.15	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	75.65	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. December 1913.	
Russiske Noter	215.65
4% Russiske Consols	88.10
3 1/2% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	93.10
5% Rumænske Stats	98.70
4% — — 1890	93.30

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 144,000, „Danmark“ 232,000, „Norden“ 148,000, „Carl“ 68,000, „Dannebrog“ 240,000, „Skjold“ 136,000, „Urania“ 40,000, „Dampskib. af 1896“ 116,000, „Hejmdal“ 100,000, „Gorm“ 100,000, „Neptun“ 148,000, „Dansk-russisk“ 308,000, „Østasiatisk“ 156,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

imod intet. Danmark er fra Provinserne lige rolig, og der er ingen Udsigt til væsentlig Forandring. Fra Kjøbenhavn er sluttet nogle Skibe for Hvede fra ventende Dampere, saaledes til Svendborg, Trelleborg 16 Øre, og der udbydes endnu flere Ladninger fra disse Dampere, baade til svenske og danske Havne. Endvidere sluttedes Majs til Svaneke 18 Øre, Bomuldsfrøer til Mullerup 19¼ Øre, Hvede til Malmø 10 Øre.

Fra Sø og Land.

Fanø Navigationsskole havde til 3die Eksamen 1913 indstillet 4 Elever til 1ste Del, der alle bestod.

Til 2den Del var indstillet 5 Elever i forskellige Fag. 1 afvistes i Engelsk, ellers bestod alle.

Havarier og Forlis.

Til Lloyds Register er indberettet om 54 Dampskibe og 39 Sejlskibe — over 100 Brutto-Tons —, som i Aarets 2det Kvartal er udgaaet af Handelsflaaderne paa Grund af Søskade etc.

Af Dampskibene brændte 3, 6 gik tabt ved Kollision, 7 sank, 11 savnes og 27 blev Vrag ved Stranding. Heraf var 44 Staal- og Jernskibe og 10 Træskibe. 21 af Dampskibene var engelske, 6 tyske, 5 fra U. S. A., 3 norske, 5 japanske, 2 svenske etc., men ingen danske. Desuden ophuggedes og kondemneredes af anden Grund 17 Staal- og Jern-Dampskibe samt 1 Træ-Dampskib.

Af Sejlskibene blev 4 forladt paa Søen, 1 brændte, 2 gik tabt ved Kollision, 4 sank, 6 savnes og 22 blev Vrag ved Stranding. Heraf 9 Staal- og Jernskibe og 30 Træskibe. 10 af Sejlskibene var fra U. S. A., 9 engelske, 6 norske, 5 franske, 2 svenske og 1 dansk etc. Desuden ophuggedes og kondemneredes 3 Staal- og Jernskibe og 5 Træskibe.

Prøven, Jagt af Marstal, strandet paa Langelandskysten, er bragt flot og ind i Marstal Havn for Reparation.

Perola, Dpsk. af Kjerringöen, der paa Rejsen fra Vestervik til Slesvig med en Ladning Træ sprang læk i Søen og indkom til Kjøbenhavn med fem Fod Vand i Lasten, har med en Pumpe, bragt om Bord her, fortsat Rejsen uden at reparere.

Georgia, Dpsk. af Helsingborg, er af Damperen »General-konsul Pallisen« indslæbt til Frederikshavn med Tab af Master og hele Dækslasten samt med beskadiget Maskine.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Tynen til Hjemstedet været i Kollision med Damper »Urania«, paa Rejse fra Königsberg. »Urania«, der fik en Del ovenbords Skade samt Dækslasten splintret, er indkommet til Tynemouth. »Jægersborg« fik kun ringe Skade.

Virginia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Filadelfia indkommet læk til Baltimore.

Erik, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 28. f. M. ved Afsejling fra Kjøbenhavn i Kollision med 3/m. Skonnert »Saturnus« af Reval, der var paa Rejse fra Hjemstedet til England med en Ladning Træ. Begge Skibe fik Skade, som repareres her.

Hemira, Dpsk. af St. John, indkom den 30. f. M. til Kjøbenhavn for Reparation. Skibet, der var paa Rejse fra Amerika til Aarhus og Ystad, har været to Gange paa Grund og faaet en Del Bundskade, som nu repareres hos Burmeister & Wain.

Argo, Skonnert af Marstal, ankom den 1. ds. til Kjøbenhavn med en Ladning Splitved fra Geste. Udfor Øland er Skibet blevet paasejlet af hollandsk Damper »Waal« og har faaet en Del Skade, som repareres her efter endt Udlosning.

Hekla, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Göteborg til Methil indkommet til Frederikshavn efter Kollision i Nordsøen med engelsk Damper »Afghanistan«. Deine har ogsaa søgt ind til Frederikshavn for at faa Kul om Bord. »Hekla«s Kaptajn har gjort Arrest i Damperen for den Skonnerten tilføjede Skade.

Firda, Dpsk. af Bergen, paa Rejse fra Island til Kjøbenhavn med en Ladning Fisk, kom den 24. f. M. i tæt Taage paa Grund ved Hornbæk. Skibet har Assistance.

Fortunata, italiensk Dpsk., er paa Rejsen fra St. Petersburg til Cardiff indkommet til Kjøbenhavn med Maskinskade; reparerer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Paa Joh. C. Tecklenburgs Værft i Geestemünde løb den 18. November en ny Fragt- og Passagerdamper af Stablen, bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab,

her. Damperen, der har en Lastevne paa c. 8,200 Tons, fik Navnet »Maryland«. Den er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde 126,488 Meter, Bredde 17,018 Meter, Højde til Shelterdækket 10,668 Meter.

»Maryland« er udrustet med de nyeste Hjulpemaskiner og Maskinanlæggene bestaar af en Triple Ekspansionsmaskine, der med 14 Atm. Tryk udvikler 2,400 ind. H. K. og giver Skibet i lastet Tilstand en Hastighed af c. 11 Sm. Kedlerne forsynes med Schmidts Overheder. (»Hamb. Corr.«).

Den 29. f. M. afholdtes i Sundet den officielle Prøvetur med S/S. »Wm. Th. Malling«, bygget for Regning Det danske Kul-kompagni af A/S Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Prøven faldt i enhver Henseende godt ud, baade hvad den opnaaede Fart som Kulforbruget angaar.



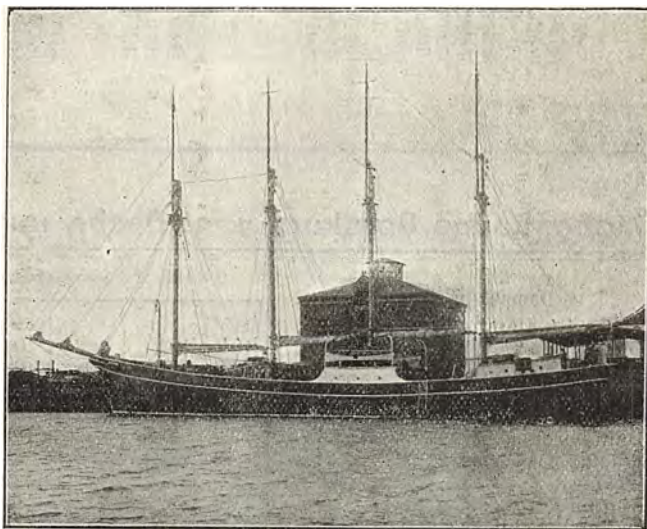
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD

sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

(Fineste Skibsøl originalt aftappet paa ½ Fl.)

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Riga 28./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Bourgas
1./12. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 1./12. — Anglo
Dane, Pape, ank. hertil 29./12. — A. N. Hansen, Sørensen,
afg. Havre 1./12. — Antwerpen, Madsen, dokker i Helsingør.
— Arkansas, Egeuse, afg. Kristiania 14./11. — Arno, Lepper,
afg. Valencia 30./11. — Aurora, Gommesen, ank. Riga 2./1. —
Baron Stjernblad, Svane, ank. Petersborg 1./1. — Beira,
Mortensen, ank. hertil 30./11. — Bergenhus, Meyer, ank. Sta-
vanger 1./12. — C. F. Tietgen, Pedersen, afg. New York 27./11.
— Chr. Broberg, Larsen, afg. Swansea 29./11. — Christian
IX, Hyllested, ank. London 1./12. — Charkow, Sæberg, ank.
Riga 25./11. — California, Petersen, ank. Tyne Dock 27./11.
— Christianssund, Andresen, ank. Bergen 30./11. — Dag-
mar, Müller, pass. Brunsbüttel 1./12. — Dania, Jørgensen, afg.
Göteborg 1./12. — Ebro, Lunge, pass. Holtenau 2./12. — Es-
bjerg, Strufve, afg. Libau 30./11. — Fiearia, Munch, ank.
hertil 1./12. — Florida, Andersen, pass. Dungeness 27./11. —
Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 26./11. — Hellig Olav,
Holst, ank. hertil 2./12. — Heugest, Jørgensen, ank. Riga
25./11. — Hjelm, ank. Danzig 28./11. — I. C. Jacobsen, ank.
Genua 2./12. — Jolantha, Kylleshech, ank. Burnt Island 30./11.
— Kasan, Mikkelsen, ank. London 1./12. — Kentucky, An-
dresen, pass. Louisburg 28./11. — Kiew, Tønnesen, ank. Stettin
30./11. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 1./12. — Louise,
Svan, dokker i Helsingør. — Louisiana, Jonsen, afg. Boston
25./11. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Petersborg 30./11. —
Minsk, Harder, afg. Antwerpen 1./12. — Morsø, Nellemann,
pass. Brunsbüttel 2./12. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Ant-
werpen 24./11. — O. B. Suhler, Frisenette, afg. Petersborg 27./11.
— Omsk, Jacobsen, ank. Hull 27./11. — Oscar II, Hempel,
ank. New York 27./11. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kri-
stiania 1./12. — Perm, Hansen, ank. Libau 28./11. — Pregel,
Iversen, ank. Antwerpen 29./11. — Romny, Bøgvad, ank. Mar-
seille 30./11. — Saga, Hansen, ank. hertil 25./11. — Saxo,
Rasmussen, afg. Pillau 30./11. — Seine, Le Dizes, afg. Wiborg
30./11. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 29./11. — Thyra,
Dam, pass. Brunsbüttel 1./12. — Tiber, Bech, ank. hertil 1./12.
— Tomsk, Wiberg, pass. Gibraltar 1./12. — Tula, Therkildsen,
ank. hertil 30./11. — Tyr, Thaning, ank. hertil 1./12. — United
States, Göttsche, afg. Kristianssand 22./11. — Viking, Dam,
ank. Petersborg 30./11. — Virginia, Fischer, ank. Philadelphia
1./12.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Falkenberg, ank. Grimsby 29./11. — Johan Siem, Niel-
sen, ank. Newcastle 25./11. — Harald Klitgaard, Rasmus-
sen, ank. Aalborg 29./11. — Russ, Petersen, ank. Neapel 29./11.
— Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 27./11. til
Savona. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Petersborg
22./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 19./11.
til Ancona. — Generalkonsul Pallisen er afg. Jacobstad.
— Wladimir Reitz, Olsen, afg. Livorno 21./11. til Pensacola.
— Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Hull 25./11. til Novorossisk.
— Newa, Dahl, afg. Genua 12./11. til Gulf of Mexiko.

Vesterhavet. Marie, Nielsen, afg. Horsens 2./12. til Wiborg.
— Gerda, Iversen, ank. Antwerpen 2./12. — Nora, Lauritsen,
pass. Gibraltar 2./12. for Barcelona. — Inger, Schiff, pass. Gi-
braltar 2./12. for Valencia. — Nordsøen, Gram, pass. l'Ouessant
2./12. for Antwerpen. — Bodil, Jensen, ank. Åhus 2./12. —
Rigmor, Uldall, ank. Koivusaari 1./12. — Ulla, Hansen, ank.
Hull 1./12. — Polly, Mathiasen, ank. Malaga 1./12. — Nerma,
Degn, ank. Cartagena 30./11. — Dagmar, Skou, ank. Hamburg
30./11. — Stella, Larsen, ank. Tarragona 29./11. — Fylla,
Brinck, afg. Castellon 28./11. til Antwerpen. — Johanne, Mik-
kelsen, ank. Valencia 28./11. — Nautik, Nielsen, afg. Valencia
27./11. til Sevilla. — Nancy, Pedersen, ank. Barcelona 28./11. —
Thyra, Jessen, pass. Gibraltar 27./11. for Hamburg. — Laura,
Thøgersen, ank. Casablanca 25./11. — Karla, Nielsen, afg. Kjø-
benhavn 27./11. til Malaga.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg afg. Riga 2./12. — An-
na Mærsk afg. Petersborg 28./11. — Chassie Mærsk pass.
Sundet 2./12. — Eleonora Mærsk afg. Birkenhead 18./11. —
Hulda Mærsk ank. København 1./12. — Laura Mærsk
pass. St. Thomas 24./11. — Lexa Mærsk pass. Gibraltar 1./12.
— Peter Mærsk ank. Libau 29./11. — Sally Mærsk ank.
Antwerpen 2./12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Petersborg 18./11. —
Amalienborg ank. Sunderland 27./11. — Brattingsborg
ank. Taganrog 29./11. — Børglum afg. Petersborg 29./11. —
Dansborg pass. Gibraltar 26./11. — Elsborg ank. Ghent
24./11. — Esrom pass. Galata 28./11. — Flynderborg ank.
Riga 29./11. — Frederiksborg ank. Valencia 24./11. —

Guldborg ank. Sunderland 28./11. — Gurre afg. Barry 29./11.
— Hammershus pass. Colombo 24./11. — Harrildsborg
ank. Odense 29./11. — Hundborg afg. Ghent 29./11. — Jel-
ling ank. New York 21./11. — Jomsborg ank. Marseille
26./11. — Jungshoved ank. København 25./11. — Jægers-
borg ank. Tyne 24./11. — Kallundborg ank. Huelva 21./11.
— Kalø ank. Antwerpen 22./11. — Klampenborg ank. Li-
vorno 27./11. — Kronborg pass. St. Lucia 21./11. — Lejre
pass. Barbadoes 13./11. — Marselisborg ank. Borghi 18./11.
— Næsborg ank. Riga 1./12. — Randelsborg afg. Kjø-
benhavn 30./11. — Silkeborg afg. Genua 29./11. — Skan-
derborg pass. Algier 28./11. — Skodsborg ank. Grimsby
25./11. — Spigerborg ank. Ellesmere 26./11. — Stegel-
borg pass. Brunsbüttel 28./11. — Stjerneborg afg. Kjøben-
havn 28./11. — Søborg ank. Riga 26./11. — Taarnborg ank.
Lübeck 27./11. — Ulfborg ank. Glasgow 13./11. — Ura-
nenborg ank. Huelva 26./11. — Vordingborg ank. Imming-
ham 29./11. — Ørkild pass. Kertch 29./11.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja, afg. Husum 26./11.

Det østasiatiske Kompagni. Chumpon pass. Sues 2./12. for
udg. — Pangan pass. Perim 25./11. for udg. — Tranquebar
pass. Gibraltar 26./11. for udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire
3./11. for udg. — Silvercedar ank. Antwerpen 28./11. for udg.
— Annam ank. Antwerpen 30./11. for udg. — Kina afg. Shang-
hai 28./11. for udg. — Siam afg. Antwerpen 31./10. for udg. —
Samui afg. St. Thomas 20./11. for udg. — Arabien afg. Sa-
bang 29./11. for hjemg. — Cathay afg. Karatsu 22./11. for hjemg.
— Indien afg. Hull 2./12. for hjemg. — Selandia afg. Pe-
nang 21./11. for hjemg. — Bintang ank. Rotterdam 1./12. for
udg.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas afg. St. Thomas
21./11. for hjemg.

Orion. Erik, Nielsen, ank. Libau 1./12. — Flindt, Han-
sen, ank. Riga 26./11. — Fyen, Mathiesen, ank. Riga 28./11.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Riga 1./12. — Sara,
Jensen, ank. København 2./12. — Helene, Sørensen, ank. Grange-
mouth 1./12. — Raguhild, Schultz, ank. Amsterdam 22./11. —
Valborg, Hansen, afg. Leitb 29./11. — Sjælland, Svarrer,
afg. Hamburg 2./12. — Estrid, Hansen, afg. Slesvig 2./12. —
Agnete, Dam, ank. Nantes 1./12. — Gunhild, Hansen, ank.
Tuborg 28./11. — Hermia, Farup, afg. Grimsby 28./11. —
Alice, Jørgensen, ank. Barry 1./21.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Blyth 29./11. — Nelly, Clausen,
ank. Cette 30./11. — Fanny, Eriksen, afg. Lappvik 28./11. til
Rotterdam. — Lilly, Bang, ank. Marseille 27./11. — Alexy,
Sørensen, ank. Almeria 20./11. — Dagny, Clausen, ank. Emden
2./12. — Mary, Duhn, ank. Middlesbro 29./11.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elis-
sejoff afg. Calais 29./11.

Thura. H. A. Hansen, Andreasen, ank. Fredericia 27./11. —
Petrine Hansen, Lichmann, ank. Skive 1./12.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, afg. Korsør 1./12. til Methil.
— Gulfaxe, Henningsen, er ank. Rotterdam. — Skinfaxe,
Faber, ank. Methil 27./11. — Rimfaxe, Weichardt, afg. Libau
29./11. til Antwerpen.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Riga 26./11. til Ghent. —
London, Larsen, afg. Rotterdam 29./11. til Tyne. — Paris,
Blom, afg. Methil 27./11. til Aalborg. — Bryssel, Kaas, afg.
Tyne 21./11. til Las Palmas.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. New York 24./11. til Barbados.
— Wien, Boeck-Hansen, afg. Rouen 23./11. til Barry. — Roma,
v. Thun, ank. Aarhus 27./11.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Brügge 29./11. — Europa,
Friis, afg. Aarhus 27./11. — Frankrig, Nielsen, afg. Sienfuegas
21./11. — Tyskland, Danstrup, ank. New York 29./11.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, ank. Bayonne
1./12. — Alf, N. Clausen, afg. København 30./11.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Peter-
sen, ank. New Orleans 25./11.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Dunkerque 2./12. —
Thorvaldsen, Olsen, afg. Kuivasaari 29./11. — Nordpol,
Nielsen, ank. Wiborg 14./11.

Sejlskibe.

Rønne. Sigurd, Kofoed, ank. Åhus 23./11. — Kastor,
Møller, ank. Swinemünde 27./11. — Sigurd, ank. Karlshamn
27./11.

Svendborg. Clytia, Jensen, ank. Fredrikshald 25./11. —
Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Uddevalla 26./11. — Ge-
fion, Lund, ank. Københavns Red 26./11. — Yrsa, Sørensen,
ank. Boston 27./11. — Emanuel, Bentzen, ank. Hals 26./11. —

Constance, Hansen, ank. Svendborg 27./11. — Minerva, Fuglsang, ank. Cardiff 27./11. — Ludvig, Jørgensen, ank. Holtenau 27./11. — Haabet, Andreassen, ank. Holbæk 27./11. — Brita, Jensen, ank. Kalmar 28./11. — Leif, Andersen, ank. En 28./11. — Pampa, Jensen, ank. Rostock 28./11. — Skjold, Larsen, ank. Sølvborg 28./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Vejle 29./11. — I. M. Nielsen, Mortensen, ank. Stettin 28./11. — Norden, Olsen, ank. Oscarshavn 29./11. — Mine, Nielsen, ank. Stege 28./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Odense 30./11. — Hans Emil, Skov, ank. Libau 1./12. — Vera, Jensen, ank. Charlestown (C.) 1./12. — Martin, Petersen, ank. Saxe-kjøbing 1./12. — Gæa, Petersen, ank. Brest 2./12. — Fortuna, Jørgensen, ank. Deal 2./12. — Adolf, Jensen, ank. Göteborg 29./11.

Erø. Kristian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 24./11. — Amalia, Andersen, ank. Travemünde 25./11. — Caroline, Christensen, pass. le Quessant 24./11. — Risc, Bager, ank. Grenada (Vestindien). — Yrsa, Hansen, ank. Grao 25./11. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Hatlan 25./11. — Signe, Hansen, ank. Vejle 25./11. — Hosanna, Raahauge, ank. Frederiksværn 25./11. — Christiane, Petersen, ank. Aalborg 25./11. — Argus, Jensen, ank. Kolding 25./11. — Caroline, Christensen, ank. Brest 25./11. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Kristiania 26./11. — Ingolf, Olsen, ank. Holmsbu 25./11. — Anna pass. Deal 22./11. vestg. — Hydra pass. Deal 22./11. vestg. — Ellen Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./11. for Marstal. — Svip, Jensen, afg.

Kjøbenhavn 26./11. for Rudkjøbing. — Niels, Christensen, ank. Powey 26./11. — H. H. Peterseu, pass. Lizard 26./11. — Saturn, Nielsen, ank. West Hartlepool. — Kalifornien, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 26./11. — Familiens Minde, Espensen, afg. Kjøbenhavn 26./11. til Aalborg. — Skirner pass. Dungeness 25./11. østg. — Else, Boye, ank. Karlshavn 28./11. — Margrethe, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 27./11. for Frederiksværn. — Johan, Boye, ank. Froy Bentos 28./11. — H. C. Grube, Svane, ank. Kjøbenhavns Red 29./11. — Kirstine, Eriksen, ank. Nykjøbing F. 30./11. — Lauritz, Folmer, ank. Libau 30./11. — Ægit, Winther, ank. Casablanca 21./11. — Californien, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 29./11. — Norden, Rasmussen, er afg. Bandholm til Kristiania. — Atgo, Clausen, ank. Kjøbenhavn. — Thyra, Hansen, pass. Dungeness 28./11. østg. — Emanuel er 27./11. prajet paa 55° N. Br. 4° Ø. Lgd. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Frederikshavn Red 1./12. — Rota, Olsen, ank. Göteborg 30./11. — Ami, Hansen, ank. Rudkjøbing Red 30./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 4. December 1913. — Sø- og Handelsretsdomme. — Den traadløse Telegrafi og Søfarten. — Hvordan faar vi Søfolk? — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekонтроllerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/s. ODENSE.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/s

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 800,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Kristiansgade 1^o. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Cøbenhavn. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.
Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyttskakkellovne, Kabysser, Haandstyreapparater til 76 :: Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. :: 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom,**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

Udkommet er:

Teknisk maritim Ordbog
fra Dansk til Engelsk, Tysk og Fransk samt fra Engelsk, Tysk og Fransk til Dansk.

Udgivet af
Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn.
2den Udgave,
udvidet og omarbejdet af
O. Jürs,
Kaptajn i Artilleriet.
Pris indb. i Shirtingsbind 3 Kr.
Faas i alle Boglader.
H. Hagerups Forlag,
Kjøbenhavn K.

Maskinskrivning.
Metodisk Undervisn. i Maskinskrivning Kursus 5 Kr.
Vesterg. 27. Tlf. 6033—6034.

ZOOLOG. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Wald. Petersens
Kødudsalg,
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.



Forlang altid
Otto Mönsted A/s
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsg. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekipperingsforretning.
Nørrebro 89,
ODENSE.

Dæksbaad.

»Ivar Hvidtfeldt«, 19.20 Br. Tons, kravelbygget, 12 HK. Dan Motor, vel vedligeholdt og driftsikker, 5 gode Sejl, god Rigging og Jolle, Baad og Motor 5 Aar gammel, sælges billig, naar Handel kan ske snart.
Henvendelse til
Brødrene THOMSEN,
Nakke, Nykøbing Sj.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eft.) Telef. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor. Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søesager).

AXEL LUND

anbefaler Skibsprovierings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang) Skibsmægler, Horsens

St Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansenco“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havariidfeldte 7900.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200.

ASSENS. Telegr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.

AALBORG. Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG. Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing. Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,

EDSVOREN SKIBSMÆGLER.

Befragtnings- & Havariagenter.

Telegr.-Adresse:
„Broker“.

RANDERS.

Statstelefon Nr. 9.
Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovieringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbåde er altid i Sæen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast

levere til Sejl- og Damp-
skibe, i. givet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensøn

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmægler og Skibshandlere.

Forskuud 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.



OLSKIND

Bedste Olieøj

Patent

Læder-Knaphuller.

ruges af alle. Faaes overalt.

Cand. pharm. Harrsen & Schlier, Kastrup (Amager).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:
HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:
„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland **Whisky**
er Nutidens fineste Mærke, *fineste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert E. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petiline à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metallvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler 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.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møntie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



Mejeriet
Pasteur

Odense,
Danmark.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

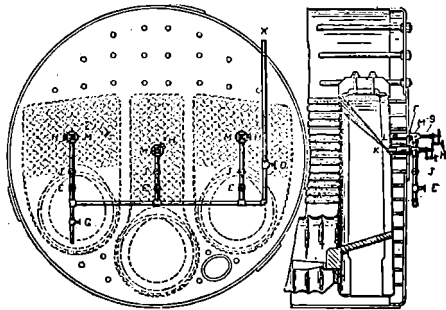
Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. December 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

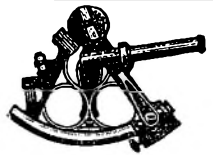
Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juulsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.



**65 Kr.
Preisler**
Kjøbmagergade 13.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)

Indregistreret

Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.

Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af brugte **Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

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“.

Cornelius Knudsen's



Marine-
Prisme-Kikkert

Sextanter — Kompasser

Kapt. Clausens
Kontroltybdemaaler.

Eneforhandler for

Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter

15 KØBMAGERGADE 15

Undgaa Fejltagelse.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

BØCKMANN & NIELSEN

Skibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.



Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662



C. L. Seifert

Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør



St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

C. L. Seifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197

Assuranceforeningen „SKULD“ Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indteget regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst, Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 47. Nattefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tif. Byen 2712 x.
Etabl. 1825. Laxogade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som du kan give fyldstgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdæl af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Alt Kobbersmedarbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.



Bjørch-Jensen & Co.

Skibsprovantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensen.
Telefon 7262.

Remington,

eneste Skrivemaskine med

Key Set Tabulator,
ny epokegørende Opfindelse.

L. Kristensen, 27, Vestergade.

Berg & Larsen

Nyhavn 53, København,

Chr. Schjorbecks Efterf., Helsingør.

Skibsprovantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henbørende

Reel og billig Betjening garanteres.

R. Møllers Skibsværft,

Tlf. 246. Faaborg. Tlf. 246.

Nybygning og Reparation af alle Slags Træskibe.
Patent-Ophalingsbedding for indtil 450 Tons Egenvægt.

Fraissinets Varmlufts-Fejeapparat

Patent

for Røg- og Vandrerkedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthus- **KAY DYHR** København
gade 3. (Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard) K.

Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.

Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
alle Dimensioner.



Jærn- og Staalouge

til Skibsbrug og Elevatorer.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra

Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 x 4,60 x 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.

Bygget 1913, Staal: 18 x 4,36 x 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.)

Paa Fællesrepræsentationens Møde Lørdag den 6. December d. A. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Andragende fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe« om en Understøttelse af Statskassen til Udgivelse af en Piece betitlet »Nogle Bemærkninger om Befragtningsspørgsmaal« (2. Behandling). — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Samme angaaende Henvendelse fra den italienske Gesandt til den danske Regering om Samtykke til, at der af danske Skibe der passerer det røde Hav, afkræves en særlig Afgift til Anlæg m. m. af et paa-tænkt Fyr paa Kap Gardafui. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt der maatte findes Grund til at forsøge afsluttet Aftaler med Norge og England af tilsvarende Indhold som de med Sverige og Tyskland alt afsluttede Overenskomster angaaende Lempelser i Koleratilfælde overfor visse Skibe i regelmæssig Persontrafik. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

4. Skrivelse fra Samme angaaende Indførsel til Storbritannien af Heste, Æsler og Muldyr m. m. — Skrivelsen toges til Efterretning.

5. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Brake. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

6. Skrivelse fra Samme angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af Opretholdelsen af det danske Vicekonsulat i Scalanuova. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

7. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Trelleborg. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

8. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende en argentinsk Lov, der bl. a. indeholder Bestemmelser om Statens Eneret til Udnyttelse af Radiotelegraftjenesten paa argentinsk Territorium m. m. — Skrivelsen toges til Efterretning.

9. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af den ledige Post som dansk Vicekonsul i Kristiansund. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

10. Skrivelse fra Samme, betræffende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af en Ændring i den gældende Ror-kommando. — Skrivelsen toges til Efterretning.

11. Skrivelse fra Samme angaaende Besættelsen af Posten som dansk Konsul i Aleksandria. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.

12. Skrivelse fra Samme angaaende Vicekonsulatet i Charkow. — Skrivelsen toges til Efterretning.

Kjøbenhavn, den 11. December 1913.

Schmidts Patentdavit. Om denne skriver ti navngivne, svenske Skibsførere bl. a. den 17. f. M. i »Nya Dagligt Allehanda«. Vi ønsker at henlede Almenhedens og fremfor alt Søfartens Foregangsmænds Opmærksomhed paa den geniale Baaddavit, som er opfundet af Kaptajn G. Schmidt i Göteborg, og som han med stor Energi har kæmpet for i mere end ti Aar.

Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade man under en Søulykke hurtigst og sikrest kan sætte et Skibs Baade ud, har længe været paa Dagsordenen, men først efter

den frygtelige »Titanic« Ulykke er det i høj Grad blevet aktuelt og brændende. Ingen Lov, hverken i Sverige eller andet Steds, foreskriver noget om Baaddavidens Konstruktion, men den store, internationale Konference om Sikkerhed paa Søen, som i disse Dage har begyndt sine Forhandlinger i London, har som første Punkt paa sit Program netop Redningsbaade og Redningsmidler.

Det kan derfor anses som temmelig sikkert, at der vil blive fremsat Love om bedre Redskaber til Baades Udsætning i en nær Fremtid, hvorfor det maa anses som særdeles vigtigt, allerede før det kommer dertil at have gjort sig fortrolig med det bedste, som findes paa dette Omraade. Allerede i 1906 erklærede fire nu afdøde Personer, nemlig Kontreadmiral O. Lagerberg, Marineoverdirektør H. Lilliehöök, Havnekapitajn A. Linder og Skibsfører S. Klinteberg, at Schmidts David-anordning var sindrig, praktisk og formaalstjenlig.

Denne Davids Fordele er mange og store. Blandt disse kan særlig nævnes følgende: 1) En eneste Person kan paa egen Haand føre Baaden ud over Lønningen og fire den af til Vandet. 2) Denne Manøvre tager kun c. ét Minut. 3) Redningsbaaden nedfires i horizontal Stilling. 4) Begge Baadens Ender kastes absolut los samtidig. 5) Kulde, Sne og Is formaar ikke at virke forstyrrende paa Apparatets Funktion. 6) Taljerne til andre Davids-anordninger med de lange Løbere, der let bliver uklare, undgaas ved Schmidts Davider, idet Baaden fires ned i en enkelt Staaltraadlinie. 7) Som Følge af, at Blokke og Løbere spares, vil Prisen i Længden blive til Fordel for Schmidts Davider.

Disse, der nu anvendes af flere svenske Rederier, blev først anbragt paa Damperen »Konung Gustav V«, og har der vist sine fortrinlige Egenskaber. De er ogsaa anvendt paa Hamburg-Amerikadamperen »Imperator« og er blevet indført i De Forenede Stater og i Kanada. Flere Søfartsblade, derimellem »Nautical Magazine« og »Weekly Review« har omtalt disse Davider, som det bedste der hidtil er blevet leveret paa dette Omraade.

Ovenstaaende Udtalelser om Schmidts Patentdavit er nogle Dage senere blevet tiltraadt af yderligere 23 svenske Skibsførere.

Havnen Una i Hvidehavet. Den norske Generalkonsul i Archangel, som ogsaa varetager Danmarks Interesser, har, i Følge en Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, efter Anmodning af et norsk Firma, som i Aarene 1908—1909 og 1913 har eksporteret tre Ladingen Cellulosekub fra ovennævnte Havn, indhentet nogle Oplysninger om denne Havn hos to forskellige Skibsførere, som har besejlet samme.

Disse Oplysninger gaar ud paa, at Havnen synes at være fuldt ud skikket for Skibe, som kan indtage 800 à 1,000 Kubikfavne (à 216 Kubikfod) Cellulosekub, at Havnen er godt beskyttet imod enhver Vind, at Farvandet er godt afmærket ved Bøjer, Koste etc., at Strømmen ikke er generende, at Lastepladsen, med Hensyn til Bekvemmeligheder, ikke staar tilbage for mange andre Pladser i Archangel, hvor der lastes Cellulose, og at Indlastning og Stuvning er gaaet godt og hurtigt fra Haanden og ikke har givet Anledning til Klage.

Føreren af en norsk Damper, der besøgte Una i 1913, har loddet 17 Fod Vand paa Barren, 2½ Time førend Højvande. Paa Vejen fra Barren til Lastestedet loddedes overalt 6 Favne. Lastestedet er ved Sagatschi Point, og man har der i en Afstand af c. 60 Fod fra Stranden 5 Favne Vand.

Herefter synes Havnen Una at kunne anses som fuldstændig betryggende for Skibe af ovennævnte Størrelse i den Tid Besejling kan ske.

Skibsfarten paa Archangel i 1913. Trafiken paa Archangel har i den nu afsluttede Sæson været livligere end nogensinde før. Havnen har saaledes ialt været besøgt af 561 udenlandske Dampskibe samt 9 Sejlfartøjer. Den samlede Tonnage for disse Fartøjer er 661,245 Registertons for Dampskibene samt 4,662 for Registertons for Sejlfartøjerne.

Sæsonen aabnedes den 3.—16. Maj med den svenske Dampner »St. Patrick« af Göteborg og afsluttedes den 16.—29. Oktober med den hollandske Dampner »Tromp«. Den sidste Dampner maatte dog afgaa uden at faa fuld Dækslast paa Grund af Is.

De udenlandske Nationer, som har været repræsenteret, er følgende:

Norske	172	Dampskibe,	3	Sejlskibe.
Tyske	118	—	1	—
Engelske	98	—	0	—
Hollandske	76	—	0	—
Svenske	48	—	0	—
Danske	29	—	5	—
Belgiske	19	—	0	—
Franske	1	—	0	—
Ialt	561	Dampskibe,	9	Sejlskibe.

Det er en almindelig Antagelse, at den næste Sæson vil medføre en endnu større Eksport og Virksomhed i Archangel.

Den transatlantiske Trafik. Washington, 3. December. I sin Tale i Repræsentanternes Hus i Dag omtalte Finansminister Mc. Adoo den maritime Kongres i London og udtalte, at Spørgsmaalet om at afpatruljere Isbæltet i det nordlige Atlanterhav vilde komme frem paa Kongressen. De betydende søfarende Nationer skulde søge at naa til Enighed med Hensyn til Ruterne over Atlanterhavet, saa at al Fare fra Isbjerge i Maanederne April, Maj og Juni kan undgaas, og tvinge Dampskibsselskaberne til at følge Ruterne. Finansministeren udtalte sluttelig, at hvis Dampskibsselskaberne vilde fastholde de Ruter de nu fulgte, skulde de tvinges til for egen Regning effektivt at afpatruljere Farvandet og afværge Faren for Isbjerge.

(Ritz. Bur.)

Traadløs Telegraf. Berlin, 3. December. Den første Strækning af det tyske traadløse Telegrafnet i Sydhavet er i Gaar bleven aabnet, idet Stationerne Yap og Nauru er bleven aabnet for den offentlige Trafik.

(Ritz. Bur.)

Forliste danske Skibe. Kristianssand, 5. December. Fra Nyhellesund meldes, at en rimeligvis dansk Skonnert antages at være forlist i Farvandet mellem Ryvingen og Ballastskærene. Blandt det ilanddrevne Vragods er fundet en Skibskiste, paa hvilken der var malet et dansk Flag. Det menes, at Skibet har haft en Besætning paa 5—6 Mand, men det er i Øjeblikket ikke muligt at skaffe nærmere Oplysning.

Kristianssand, 8. December. I Mæbø paa Flekkerø har man fundet en Del af et Navnebrædt med Bogstaverne »For«, og for nogle Dage siden fandt man en Del af et Navnebrædt med Ordet »Minde«. Ved Undersøgelse i Lloyds Register viser det sig, at Skibet er »Forældres Minde«, en tremastet Skonnert fra Marstal.

Lysekil, 8. December. Mellem Hunnedostrand og Bovallstrand er der under den sidste Storm forlist et Skib, idet Mastetoppen af dette, antagelig en Skonnert, er synlig over Vandet. Af det ilanddrevne Vragods, Skibspapirer o. s. v. slutter man, at det er Skonnerten »Confidence«

af Thuro. Da man intet har hørt eller set til Mandskabet, frygter man, at dette er druknet.

Traadløs Telegrafi i Argentina. Den britiske Generalkonsul i Argentina har indberettet til Board of Trade, at der under 25. September d. A. er udstedt en Lov i Argentina, i Følge hvilken alle Skibe, som kommer ind i eller forlader argentinske Havne med 50 Personer eller flere om Bord, skal være forsynet med traadløs Telegraf, betjent af en duelig Telegrafist. Paa Floddampere maa den traadløse Telegraf have en Rækkevidde af mindst 200 Kilometer (c. 125 Sømil) og paa søgaaende Skibe en Rækkevidde af mindst 500 Kilometer (c. 310 Sømil). Skibe, som ikke opfylder disse Bestemmelser, vil ikke blive klareret.

Lodsforholdene i Finland. En norsk Skibsfører skriver til sit Rederi, efter at have meddelt noget om Lasteforholdene i Finland: Men det værste er, at der ser ud til, at det bliver umuligt at faa Lods til at tage os ud. Vi har nu i Eftermiddag telegraferet ud til en Lodsstation om at sende Lods; men vi fik det Svar, at hvis vi vilde have Lods, maatte vi komme og hente ham. Vi har derefter forsøgt at faa en Motorbaad for at gaa ud og hente Lodsen, men det er ogsaa mislykkedes. Vi fik nu fat i en af de gamle Lodser, som vilde forsøge at faa lejet en Motorbaad og gaa foran os ud, for om Bord turde han ikke komme for ikke at blive grebet af de russiske Lodser. Her er et Lodsforhold, som ikke findes andre Steder. Jeg vil i Morgen forsøge at komme ud paa ovennævnte Maade, hvilket dog er meget risikabelt i denne Skærgaard.

(Norg. Hand. og Sjøftt.)

Ulykken paa »Kong Helge«. Til Komitéen for Indsamlingen i Anledning af »Kong Helge«-Ulykken er bl. a. indgaaet fra Hr. Direktør B. Dessau Kr. 1,000 og fra Hr. Brygger Carl Jacobsen Kr. 1,000, og i begge Tilfælde har man ønsket, at Halvdelen skulde tilfalde Dampskibets Mandskab, der ved ulovlig Dygtighed afværgede, at den store Ulykke fik endnu større Omfang.

Aktieselskabet Helsingør Jernskib- og Maskinbyggeri meddeler: Fra den 1. December har Ingeniør Poul Larsen ønsket at nedlægge sit Mandat som Formand for og Medlem af Aktieselskabets Bestyrelse. Denne har derefter valgt Direktør i Det forenede Dampskibsselskab N. Høst til Formand og suppleret sig med Direktør for Maskinundervisningen A. H. M. Rasmussen.

Reddede Sømænd. Kristiania, 6. December. Fra en synkefærdig færøisk Skonnert, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Færøerne, har en engelsk Trawler den 29. November reddet Mandskabet og i Nat landsat det i Tranø i Nordland. Kaptajnen var under et Uvejr den 28. November blevet skyllet over Bord og druknet. Skonnertens Ladning bestod af Petroleum og Mursten.

(Ritz. Bur.)

Under Dannebrog. Vilhelm Trydes Forlag udsender ogsaa i Aar et smukt og indholdsrigt Julehæfte »Under Dannebrog«, redigeret af Premierløjtnant H. Ewald, med Tegninger af Vilh. Arnesen. Af Indholdet kan nævnes: Med Fregatten »Sjælland« ved Suezkanalens Aabning, Fra Undervandsbaadsdivisionen, »Olfert Fischer«s Besøg i Ghent, m. m.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Dondistriktet i Rusland er erklæret for smittet af Pest.

Aden, Sydney, Perth, Fremantle og Geraldton er erklæret fri for Pest.

Italien: Galatz og Braila er erklæret for kolerafri.

Gibraltar: Intet Skib, som har haft Forbindelse med Larache, tilstedes Adgang til Gibraltar Havn, medmindre det er over 7 Dage siden, det forlod Larache, og kun naar det efter Lægeundersøgelse viser sig, at Sundhedstilstanden om Bord er god, og at der ikke er forefaldet noget Sygdomstilfælde hverken før Afrejsen eller under Rejsen. Genstande, som kan medføre Smitte, maa ikke bringes i Land uden forudgaaende Desinfektion, og Klude maa overhovedet ikke føres i Land.

Italien: Larache (Marokko) er erklæret for pest-smittet.

Fransk Havneanlæg. Paris, 5. December. Officielt meddeles, at det er blevet besluttet at anlægge en stor Havn i Casablanca. De udarbejdede Planer er allerede godkendte.

Dødsfald. Skibsmægler F. B. Willer af Firmaet N. Schøtt & Hochbrandt, er den 6. ds. afgaaet ved Døden i en Alder af 83 Aar. Den Afdøde, der var Ridder af Dannebrog, havde drevet Virksomhed som Skibsmægler siden 1859.

Konsulatvæsnen. Den 3. November har Udenrigsministeriet ansat M. E. Châtelain som dansk Vicekonsul i St. Valery-sur-Somme under det danske Konsulat i Dunkerque.

Sejladsen paa Sundsvall. Mæglerfirmaet Swedberg & Kronberg i Sundsvall meddeler os den 5. ds., at Vejret fremdeles holder sig mildt, og at der trods den sene Aarstid endnu ventes c. 25 Dampere til Sundsvall. Det formentes at Sejladsen vil kunne foregaa uhindret denne Maaned ud.

Skoleskibet »Viking« er den 6. ds. afsejlet fra Callao til Tocopilla i Chile for at indtage en Ladning Salpeter til Evropa.

Isforholdene paa Nevaen. St. Petersburg, 9. December. Nevaen er nu tillagt.

Den paatænkte Jernbanebro over Storstrømmen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har den 8. ds. ved sin Formand, Konsul P. C. Lund, overrakt Søfartsministeren en Skrivelse, hvori Foreningen anmoder Ministeren om at søge Skibsfartens Interesser varetaget saaledes, at der ikke lægges Skibsfartens Udøvere en for Menneskelig saa alvorlig og for Erhvervet ødelæggende Hindring i Vejen som en lav Jernbanebro over Storstrømmen vil blive.

Med Skrivelsen fulgte et Udvalg af de Udtalelser, der i Søfartspressen og andet Steds er fremsat mod Projektet om en lav Jernbanebro paa nævnte Sted.

I en Samtale, som en Medarbejder ved »Nationaltidende« har haft med Formanden angaaende denne Sag, udtalte denne omtrent følgende:

Vore Betæneligheder mod en lav Jernbanebro er selvfølgelig — synes vi — saa vægtige, at de bør finde Øre hos den Minister, under hvem Søfarten sorterer. Vi har i første Række peget paa den Livsfare, Broen rummer for Skibsbesætningerne. Jeg har ovre ved Rusland set et Skib komme i Drift, kolliderede med en Bro — og gaa rundt, saa at den hele Besætning omkom. Det samme kan ske her, om jeg end indrømmer, at det vel næppe ligger nærmest for. Men enhver vil forstaa, at Faren er der. Lad os blot tænke os en Natpassage med diset Vejr. Det vil være svært for den Mand, der har Kommandoen paa Skibet, at bedømme Distancen; han løber maaske paa Broen, og saa sker Katastrofen. Eller man er maaske fra Broens Side i samme vanskelige Situation, har maaske aabnet for tidlig, bliver nødt til at lukke Broen, og i Mellemtiden er Skibet naaet op og kan ikke i rette Tid vende og undgaa Kollisionen.

Ved Isgang vil Forholdene blive endnu vanskeligere.

Derfor har de fornyede Krav fra Handels- og Industri Kredse om en Bro skabt Uro hos Søfartens Mænd. Vi haaber dog paa, at Bro-Spørgsmaalet maa blive henvist til en Kommission, hvor de forskellige Standpunkter roligt kan bedømmes; og der vil vi saa med al den Styrke, vi kan, gøre vore Besværinger gældende.

Der er saa megen mere Grund for os til at ængstes for Broen, idet den, om Rødby—Femern-Ruten bliver til Alvor og bliver den forventede Hovedforbindelse med Sverig, Finland og Rusland, vil blive saa stærkt trafikeret, at Gennemsejlingsforholdene vil blive endnu vanskeligere, ja, maaske ved flere Lejligheder blive praktisk umulig.

Vi mener derfor, at Forbindelsen over Storstrømmen bør ske ved en Tunnel. Og vi underbygger denne Formening med følgende Betragtning: Sejlskibsfart — ikke mindst den mindre Sejlskibsfart — bærer loyalt sin Del af de fælles Byrder til Landets Udvikling; den vil ogsaa komme til at bære sin Del ved Bro- eller Tunnelanlægget. Men Bro-Anlægget vil uforholdsmæssigt hindre Sejlskibsfarten og derigennem yderligere bebyrde vort Erhverv, en Skade, der turde blive større end den Besparelse, som Staten kan opnaa ved en Bro. Allerede nu kæmper Smaaskibsfarten haardt med Statsbanernes Konkurrence. Det kan næppe være Meningen, at dette Erhverv skal yderligere forringes.

Men tillige tror vi, at Udgifterne ved Broens Drift og Vedligeholdelse bliver langt større end dens Tilhængere tror. Der er lovet to Slæbedampere, der skal føre Skibene gennem Broen, der er lovet Ankerpladser for de Skibe, som maa afvente Gennemfarten; der er endvidere talt om Statsbanernes Pligt til at udrede Erstatning i alle de Tilfælde, hvor Ulykke sker, og det ikke er konstateret, at Skylden ligger udelukkende hos Sejlskibets Besætning. Hvad vil ikke alt dette løbe op til?

Nej, skal Færgefarten aflozes af en fast Forbindelse, bør det blive en Tunnel. En Jernbanebro som den foreslaaede, vil betyde en uretfærdig Handicapning af Sejlskibsfarten herhjemme.«

Højesteretsdom.

Den 29. September 1911 ankom D. F. D. S. tilhørende Damper »Texas« hertil fra Nordamerika med en Ladning Stykgods og Hvede. Ved Oplosningen viste det sig, at en Del af den Hvede, der var indladt i Skibets Lastrum Nr. 4 var vaad, og der blev da efter Ladningsmodtagerens Begæring under 5. Oktober af Sø- og Handelsretten udmeldt to Mand til at foretage en Besigtelses- og Skønsforretning over »Texas« og til navnlig at udtale sig om Aarsagen til den paa Hvedeladningen forefundne Skade.

Ved de derefter foretagne Forretninger fandtes det, at der var trængt Vand ind i Lastrum Nr. 4 gennem en

Læk i et ugalvaniseret 2 Tommers Jernrør, der fra den umiddelbart under Rummet værende Bundtank Nr. 4 førte gennem Rummet op til Dækket. Nævnte Bundtank havde under Skibets Rejse fra Amerika hertil været holdt læns, men efter at Skibet var ankommet til Kjøbenhavn, var den den 3. Oktober s. A. bleven fyldt for at give Skibet Stabilitet, da der indladedes Gods paa Mellemdækket, og Vandet var da steget op i det ommeldte Rør.

Højesteretssagfører Kondrup som Repræsentant for de paagældende Ladningsmodtagere sagsøgte nu D. F. D. S. til Betaling af Kr. 3,097.98, hvilket Beløb udgjorde Mindreværdien af den beskadede Hvede, Arbejdspenge ved Hvedens Oplægning paa Loft og Omkostningerne ved de afholdte Skønsforretninger m. v.

I Sø- og Handelsrettens Dom af 25. Oktober 1912, (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 26/1913), hedder det bl. a., at der maa gaas ud fra, at den i Røret forefundne Læk ikke er opstaaet pludselig, men hidrører fra en efterhaanden fremskreden Tæring, og at denne Tæring, som paa et tidligere Tidspunkt har sat Spor paa Skoddet og Kassen ved et omhyggeligt Eftersyn kunde have været opdaget i Tide. D. F. D. S. dømtes derfor i Medfør af Sølovens § 142 til at godtgøre Ladningsmodtagerne det disse tilføjede Tab med Kr. 3,097.98, tilligemed Renter og Sagens Omkostninger, 250 Kr.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom med følgende Motivering:

Under Hensyn til de Højesteret forelagte, efter den indankede Doms Afsigelse tilvejebragte Oplysninger tør det ikke med Sikkerhed antages, at den den 3. Oktober 1911 foregaaede Fyldning af Bundtank Nr. 4 har fundet Sted af Hensyn til den ny Ladning. Men selv om der derfor maa bortses fra dette, i Dommen paaberaable Punkt, kan de i Konnossementets Klausuler indeholdte Bestemmelser om Rederiets Fritagelse for Ansvar med Hensyn til Skade, foraarsaget ved skjulte Fejl, ikke i det foreliggende Tilfælde anses for anvendelige, idet der særlig efter Overskønsforrettningens Bemærkninger om den ved Tæring fremkaldte Svækkelse ved Røret maa gaas ud fra, at denne har haft en saadan Beskaffenhed og været til Stede i saa lang Tid, at det maa tilskrives Mangel paa omhyggeligt Eftersyn, naar den ikke i Tide er bleven opdaget. Herefter, og da de af Appellanten D. F. D. S. iøvrigt tilvejebragte ny Oplysninger ikke kan føre til andet Resultat end det i Dommen antagne, vil denne efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret findes Appellanten at burde tilsvare Indstævnte Højesteretssagfører Ivan Kondrup som Repræsentant for Modtageren af en Del af Dampskibet »Texas« Ladning med 400 Kr.

Søforhør.

Lørdagen den 29. November d. A. Fm. Kl. 10 afholdtes der i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af Dampskibet »Kong Helge«s Havari paa Rejsen fra Seydisfjord til Kjøbenhavn.

Mødt var 2den Styrmand Jørgensen, Matros Ambrosen og Ungmand Nielsen samt for Rederiet Direktør Henriksen.

Der fremlagdes et Uddrag af »Kong Helge«s Dagbog.

Det fremgik af Journaluddraget, at Skibet afgik fra Seydisfjord Søndagen den 16. November Kl. 2³⁰. Mandagen den 17. November begyndte det at storme, og Skibet at arbejde haardt i Søen. Kl. 9³⁰ Em., da Skibet befandt sig paa 63° N Br. 4° 56' V. Lgd., kom en meget stor Braadsø henover Skibet midtskibs og bortrev det meste af Kommandobroen, knuste Rattet, uden dog at ødelægge Rorledningen, brækkede Kompashuset og ødelagde

delvis Kompasset, ligesom Styrbords Jolle og Bagbords Redningsbaad gik over Bord. Kaptajnen, N. P. Hansen, og 1ste Styrmand Dam, der begge befandt sig paa Broen, og Rorgængerens, Matros Nielsen, maa være slaaet over Bord af samme Sø, da de ikke senere var at finde. Da det blæste orkanagtigt, og Skibet tog Masser af Vand over Dæk og Luger, ansaa ethvert Redningsforsøg for haabløst. Efterat Rattet var gjort klart, holdtes Skibet op mod Søen hele Natten, saa godt det lod sig gøre. Saasart det dagedes holdtes Skibsraad, og det besluttedes at søge ind til Færøerne. I Løbet af Dagen, da Sø og Vind var lidt i Aftagen, repareredes den værste Skade, ligesom Agterrattet skiftedes op paa Broen, saa at der kunde styres derfra.

Onsdag Formiddag Kl. 4³⁰ holdtes atter Skibsraad, og det vedtoges af alle om Bord at styre mod Norge, da man ansaa det for tvivlsomt, om man med de forhaanden-værende Navigationsmidler kunde finde ind til Færøerne. Efter en besværlig Rejse ankom Skibet til Kristianssand Søndag den 23. November Kl. 9 Fm.

De Mødende af Besætningen henholdt sig til det fremlagte Dagbogsuddrag. Matros Ambrosen og Ungmand Nielsen tilføjede, at de var de eneste, som var paa Dækket eller paa Broen foruden de tre Omkomne, den Gang Ulykken skete. Kaptajnen var lige kommen paa Broen efter at have drukket The, og det var ganske mørkt, da den voldsomme Sø, der foranledigede Ulykken, kom.

Efter at Rettens Formand havde udtalt, at det af den tilstedeværende den 14. Februar d. A. af Statens Tilsyn med Dampfartøjer afgivne Synsforretning fremgik, at ingen Mangler var forefundne ved Skibets Materiale eller Styrke, sluttedes Søforhøret.

Engelsk Søretsdom.

Ved Appelretten behandledes den 6. November en Sag indbragt af Det østasiatiske Kompagni, her, paa Damperen »Arabien«s Vegne.

»Arabien« havde den 22. April 1911 Kl. c. 4 Morgen et Sammenstød med den engelske Damper »Cambric« i Formosa Strædet, denne Sag blev behandlet af Admiraltetsretten den 4. November 1912 (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 8/1913) og »Arabien« blev her alene dømt ansvarlig for Sammenstødet, fordi dens Fart ikke havde været ganske forsvarlig under de herskende Forhold, og dernæst havde den begaaet en skæbnesvanger Fejltagelse ved at give Styrbordsrør og endelig undladt at bakke.

»Arabien«s Rederi mente nu, at begge Skibe burde holdes ansvarlige for Sammenstødet, og appellerede Sagen, idet det fremførte den Paastand, at »Cambric«s Logbog var affattet med Retsforhandlingerne for Øje.

Appelretten fandt ikke, at den kunde tage Hensyn til Paastanden om, at Indførelserne i Logbogen var svigagtige uden samtidig at sige, at de Vidner, eller adskillige af dem, som var mødt for Underretten, ikke alene ikke var Sandhedsvidner, men talte bevidst Usandhed. Saadan Slutning kunde Appelretten, der end ikke havde set Vidnerne, vanskelig komme til. Der var kun en Ting, som maaske kunde have ændret Rettens Beslutninger om ikke at afvige fra Underrettens Kendelse, og det var, hvis de nautiske Assessorer havde underrettet den om, at Skadens Beskaffenhed paa de paagældende Skibe var en saadan, at den var absolut uoverensstemmende med Rettens Kendelse, naar Hensyn toges til Skibenes Fart, men noget saadant forelaa ikke, hvorfor Retten afviste Sagen.

»Shipp. Gaz.«

Smuk Sømandsdaad.

Fra Kaptajn Storm, hvis Skib, Motorskonnerten »Kvik« af Nykjøbing Mors, fornylig sank i Skagerak under et svært Uvejr, har vi modtaget nedenstaaende Beretning om den farefulde og sømandsmæssige Maade, paa hvilken Skonnertens Mandskab blev reddet af Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Hebe« og dens flinke Besætning:

»Kvik« var paa Rejse fra Rudkjøbing til Lossiemouth i Skotland med en Ladning Byg, da det i Skagerak blev overfaldet af uroligt Vejr og orkanagtige Byger.

Tirsdag den 18. November faldt Barometret til 732, og da Søen var ualmindelig høj og urolig, drejedes til Vinden ved Middagstid. Vinden var da fra SV. og Skibet drev Nord over. Sejlføringen var klodsrebede Bomsejl. Samme Dags Aften var Vejret aldeles orkanagtigt med svære Regn- og Hagelbyger, hvorfor Skonnert- og Stor-sejl med stort Besvær blev bjerget, og Skibet laa nu for trerebet Mesan ret godt op i den høje Sø. Skibet krængede en Del over og læ Lønning var ofte i Vandet, men dog ikke mere end det saa tit havde været Tilfældet ved lignende Lejligheder.

Vejret vedblev at være haardt og Søen var frygtelig urolig med svære Braad. Kl. c. 3 Onsdag Morgen, da jeg sammen med to af Besætningen havde Vagt paa Dækket kom et voldsomt Braad ind over Skibet, som knuste Skylighter, Kapper og Døre til Kahyt og Maskine samt Baadene. Jeg blev af Søen kastet ned i Kahytten og mistede Bevidstheden, og vaagnede først op ved at Styrmanden og Stewarten vaskede Blodet af Ansigtet paa mig og fik mig til Køjs.

Matros Bech fik tre Ribben brækket og Letmatros Madsen Haanden stærkt læderet, men blev begge lykkeligvis hængende fast i Jerngelænderet paa læ Side af Halvdækket, da Braadet skyllede over. Mandskabet gik straks i Gang med at pøse Vand op af Kahytten, men efter c. tre Timers uafbrudt Øsen, opgaves det, da Vandet vedblev at stige. Skibet havde faaet en Læk. Kl. c. 6½ vaagnede jeg op og var da saa vidt, at jeg kunde tænke klart. Vandet slog da allerede op i Køjen til mig, endskønt denne var hævet c. fem Fod over Dørken. Det første jeg bemærkede var, at Vandet stod op over Koøjnene til mit Soverum, og da disse befandt sig i læ Side i Halvruffets øverste Kant, var jeg klar over, at det var galt fat. Jeg kom ud af Køjen og saa da, at Skibet var krænget saa meget over til Læ, at Vandet stod c. to Fod til Luvart af Masten. Maskinrummet var halv fyldt med Vand, der stadig voksede, saa det var indlysende, at Skibets Dage var talt. Braadsøen har paa en eller anden Maade givet Skibet en Lækage i læ Side, hvorved Ladningen er blevet tungere og har umuliggjort, at Skibet kunde rejse sig igen.

Skibet forblev i denne Tilstand til Kl. c. 8 Fm., da vi blev observeret af D. F. D. S.s Damper »Hebe«, Kaptajn Ankersen. Vi satte Nødflaget, og Kapt. Ankersen manøvrerede sit Skib til Luvart af »Kvik«, hvor det blev liggende som en udmærket Bølgebryder. Jeg ansaa det næsten for en Umulighed at sætte Baad ud i et saa forrygende Vejr, men Kapt. Ankersen og hans brave, modige Folk betænkte sig ikke, thi 15 Minutter efter at S/S. »Hebe« havde lagt sig tværs i Søen var Baaden i Vandet med første Styrmand Jensen og to af Matroserne, Charles Pofler og Henrik Madsen.

Det var et stolt Syn at se disse tre modige Mænd i en lille Baad paa et oprørt Hav, hvor Søen spillede Bold med dem, og deres Liv hang i en Sytraad. Det var ikke Haab om materielle Fordele eller Gevinst, som drev disse Mænd til at vove deres Liv, men kun Haabet om at frelse deres Medmennesker fra den sikre Død.

Kaptajn Ankersen viste sig som den dygtige Sømand han er ved stadig at dække Baaden med Bredsidens af »Hebe«, saa der ingen Braad kom frem.

Jeg kan ikke finde Ord for at udtale min Beundring af den smukke Manøvrering, som er et Bevis paa, hvad

en dygtig Sømand formaar med et første Klasses Skib under Fødder.

Baaden forsøgte at faa Forbindelse med »Kvik« ved Hjælp af en Line, men da der i det samme kom en orkanagtig Byge, drev Baaden agterover, hvorved Linen kom i Skruen og blev uklar. Jeg stak da Resterne af en Redningsbøje paa en c. 120 Fv. lang Lodlinie og kastede den over Bord. Da Skibet drev hurtigt, lykkedes det »Hebe« at opfiske Bøjen og saaledes opnaa den ønskede Forbindelse, men da havde Folkene ogsaa været i Baaden i c. to Timer. Fra begge Sider kastedes nu Olje ud, medens Baaden lagde sig mellem Skibene, dog noget nærmere »Kvik«, klar til at optage »Kvik«s Besætning, naar de sprang i Vandet. For at være sikker paa, at ingen af min Besætning drev væk fra Linen, forsynede jeg dem med en Sysing, bundet under Armene, og som havde et løbende Øje, hvorigennem Forbindelseslinen kunde løbe.

En for én sprang de nu i Vandet og halede sig ved Hjælp af Linen frem til Baaden, hvor Styrmand Jensen med sin kraftige Næve hurtig fik dem halet op af Vandet. Min Hund og jeg var de to sidste, som sprang i Vandet, og jeg blev efter nogle Minutters Forløb halet ind i Baaden.

Det var en Fornøjelse at høre Styrmand Jensen synge ud hver Gang en Mand blev bjærget op i Baaden.

Mine Papirer, som jeg havde pakket sammen i et Stykke Sejldug og bundet fast omkring Halsen, mistede jeg, da jeg var uheldig og fik en Del Dukkerter, førend jeg omsider naaede Baaden.

Da den sidste Mand var bjerget, kom vi hurtig langs Siden af »Hebe« og om Bord. Min Hund var imidlertid svømmet over imod »Hebe«, og Kapt. Ankersen manøvrerede da saaledes, at Hunden kom langs Siden, Styrmand Jensen sprang da ud og bjergede den.

Om Bord i S/S. »Hebe« fik vi en udmærket Behandling, og der blev gjort for os, hvad gøres kunde.

Det var en enestaaende smuk Sømandsdaad her var udført og foretaget under saa vanskelige Forhold, som sjældent forekommer.

Idet vi bringer Kapt. Ankersen, Styrmand Jensen og de to Matroser C. Pofler og H. Madsen vor hjertelige Tak, er det vort Haab, at den Daad, de har udført med saa stort Mod og Dygtighed, og som er en Ære for den danske Sømandsstand, maa blive offentlig paa-skønnet saaledes som den fortjener det.

Paa Mandskabets og egne Vegne

Storm.

Fører af M/S. »Kvik«.

Den svenske Damper „Georgia“s Bjergning.

Den 28. f. M. indbjergede Det Dansk-Russiske Dampskibsselskabs Damper »Generalconsul Pallisen« ovennævnte Damper til Frederikshavn. Rederiet har i den Anledning velvilligst overladt os nedenstaaende interessante Uddrag af »Generalconsul Pallisen«s Skibsdagbog:

»Skibet afgik fra Jacobstad i Finland Onsdag den 12. November Kl. 8,20 Fm. med en Ladning Props bestemt til Rouen og passerede Kjøbenhavn Red den 16. Novbr.

Om Natten mellem Tirsdag den 18. og Onsdag den 19. Novbr. fik »Generalconsul Pallisen« under den orkanagtige Storm en Del Dækksskade, og begge Redningsbaadene blev desuden slaaet i Stykker af Søen, saavel som Dørene ind til Kabysen blev slaaet ind, og Søen gik ind og oprev Gulvet i Kabysen; endvidere skete der flere Havarier paa det Opstaaende og Gelænderet. En Del af Dækslasten bortskylledes.

Onsdag den 19. Novbr. Kl. 8 observeredes en Damper med Nødsignalet: »Behøver Hjælp«, og det viste sig at være Dpsk. »Georgia«, hjemmelørende i Helsingborg. Damperen drev SØ. efter,

laa meget over til Styrbords Side og havde mistet en Del af Dækslasten, vejge masterne og Koret, og var udygtig til at manøvrere. »Georgia« satte Signalet: »Vil De slæbe mig til nærmeste havn«, hvad »Generalconsul Pallisen« besvarede med: »Ja, naar Vejret begynder sig«. — Modtog: »Hold Dem ved fartøjet«. Satte: »Jeg skal holde mig i Nærheden i Nat«.

Stærk VSV. Storm med orkanagtige Byger, og der var ikke Tale om at laa forbindelse med »Georgia«, da vi selv havde Besvær med at klare os ud fra Landet.

Kl. 7 den næste Morgen, Torsdag den 20. Novbr., passeredes den havareerede Damp, der laa for sit Styrbords Anker op mod Vind og Sø, stærk VSV. Storm, og det var ikke til at faa forbindelse med »Georgia«. Den laa i misv. NV. for Lyngvig Fyr i c. 20 Sm. Afstand. I Løbet af Formiddagen haarde Byger. Søen river stadig i Dækslasten, og en Del gaar over Bord.

Natten mellem Torsdag den 20. og Fredag den 21. November var »Georgia« yderligere drevet ind mod Land og laa en c. 8 Sm NV. t. V. for Lyngvig Fyr paa c. 13 Favne Vand for sit Styrbords Anker. Kl. 1 om Natten holdt ned mod »Georgia« og gik saa nær til Skibet som muligt, og holdt i Løbet af Formiddagen flere Gange op til Skibet for at komme overens om en Maade at bugser »Georgia« paa. Vind og Sø i Tiltagende, og det var umuligt at laa forbindelse med »Georgia«. Kl. 12 Middag holdt atter SV. ud fra Landet.

Fredag den 21. Novbr. Kl. 4,30 holdt atter ned til »Georgia« for at komme i forbindelse, og Kaptajnen meddelte os, at han i Dagens Løb havde mistet sit Styrbords Anker og Kæde og nu laa for Bagbords Anker, men da Vind og Sø var for haarde, kunde vi intet ioretage; lovede imidlertid at komme, saa snart Vinden lagde sig lidt. Vinden SV. Vindstyrke 6—8.

Først om Lørdagen den 22. Novbr. Kl. 11 lykkedes det at faa Slæberen fast imellem de to Skibe efter flere forgæves Forsøg. Slæberen bestod af en Græskabeltrosse fastgjort til c. 10 Favne Ankerkæde fra »Georgia«s Styrbords Ankerkæde. Paa Kabeltrossen var fra »Generalconsul Pallisen« fastgjort 2 Stk. 4 Tommers Staalwire, en fra Styrbords og en fra Bagbords Side. »Georgia« stak derefter sit Bagbords Anker og Kæde fra sig, og Slæbningen begynte med langsom Maskine Vest efter ud fra Landet. Ved Slæbningens Begyndelse viste Loddet 13 Favne Vand. Stadig stiv Kuling og megen Krap Sø som følge af det grunde Vand. Kl. 12 Middag sprang Slæbetrossen, d. v. s. »Georgia«s Kabeltrosse; indhalede vor Staalwire samt et kort Stykke af den sprængte Kabel og gav samtidig Ordre til »Georgia« om at gøre sin Ankerkæde klar til at fastgøre vor Wire i. Vi forhørte os samtidig om, hvor megen Kæde de havde at stikke ud, og fik Svar tilbage: »c. 30 Favne«. Hev Loddet og fik 12½ Favne Vand. Konstaterede samtidig, at Skibene drev hurtigt mod Land. Manøvrerede atter under store Vanskeligheder og megen Risiko paa at bakke Agterskibet op til »Georgia«, og efter gentagne Forsøg opnaaede enuelig Forbindelse. 2 Stk. 4 Tommers Wire fastgjordes til »Georgia«s Ankerkæde. Efter at Wirene var fastgjort i »Generalconsul Pallisen«, varskoedes over til »Georgia« om at stikke sin Kæde ud, men der blev kun stukket 18—20 Favne. Da det i den høje Sø var for kort en Slæber til at bruge den nødvendige Maskinkraft for at klare Landet, sattes Signalet: »Stik paa Deres Kæde«. Modtog Signalet: »Umuligt«. Straks derefter sprængtes den ene 4 Tommers Wire, indhalede omtrent det halve og fortsatte Slæbningen med den anden 4 Tommers Wire for om muligt at bjerpe Skibet ud fra Land. Hev Loddet og fik 13 Favne Vand. Kl. 3 Em. begynde Slæbningen for anden Gang. I »Georgia«s Maskinrum var Vandstanden c. 2 Meter, hvilket var Grunden til, at de ikke kunde bruge Maskinen og fyre op under deres Kedler for at faa Damp til Ankerspillet for Ind- og Udhivning af deres Kæde. Avancerede ganske langsomt Vest efter, for senere at bestemme, hvorhen vi skulde slæbe Skibet, da det vilde afhænge af Vind og Vej. NV. Vind, Vindstyrke 4. Kl. 6,15 pejledes Bovbjerg Fyr, Kl. 9,50 pejledes Lyngvig Fyr.

Søndagen den 23. Novbr.: Da Vinden skagede fra NV. til SV., formentes det at være forbundet med for stor Risiko at holde ned til Esbjerg med SV. Vind, dersom det skulde tage til at storme, da »Georgia« hverken kunde opankre eller styres, uden at Vinden var tværs eller foran for tværs. Kursen forandredes derfor til Nord for at forsøge at bjerpe Skibet ind til Frederikshavn eller Kristianssand. Kl. 9 Fm. stoppedes Slæbningen for at forsøge paa at faa endnu en ny 2¼ Tommers Staalwire fastgjort i »Georgia«s Ankerkæde, men da der var en høj nordvestlig Dønning, totnede Ankerkæden for haardt op, og vor 4 Tommers Staalwire sprængtes. Satte Bagbords Jolle i Vandet og førte en Manillatrosse over til »Georgia« for at holde Forbindelsen med Skibet, medens »Georgia«s Mandskab med en Talje indhev deres Ankerkæde. Kl. 2,30 fortsattes Slæbningen med en 4 Tommers Wire og en ny 2¼ Tommers Wire fastgjort i c. 30 Favne Ankerkæde fra »Georgia«, alt fastgjort paa Styrbords Side, samt 2 ny Manillatrosser fra Bagbords Side. »Georgia« var meget vanskelig at styre; den girede meget ud til Siden, og laa til Tider helt tværs. Kl. 6 Em. sprængtes den 4 Tommers Wire; fortsatte Slæbningen med det, der var fast. Vinden sydlig, Vindstyrke 3.

Mandagen den 24. Novbr. Kl. 2,10 Em. stoppedes Slæbningen for at føre vor reparerede 4 Tommers Wire, som sprængtes Søndag Aften, over til »Georgia«, samt klare Manillatrosserne, der i Natens Løb havde viklet sig om Wirene og Ankerkæden. Vi fik den ene Trosse klar og halede den om Bord i »Generalconsul Pallisen«. Med Forbindelseslinien halede derefter vor 4 Tommers Wire over

til »Georgia« og fastgjordes om Bord. Samme Wire fastgjordes om Bord i »Pallisen« til en meget svær Græskabeltrosse, der var fastgjort med begge Lampe rundt om Stormasten og afstivedes med Kæder hen til en Hanebod over Nr. 3 Lugen. Vinden Syd, Vindstyrken 4—4.

Tirsdagen den 25. Novbr. Kl. 11,40 Em. pejledes Skagens Fyr. Vinden SSV., Vindstyrken 4. Vinden stadig i Tiltagende; kunde ikke manøvrere op mod Vind og Sø. Om Natten Storm fra SV. Vindstyrke 9.

Onsdag den 26. Novbr.: Kl. 7 pejledes Hammeskær Fyr i misv. NØ. t. Ø. 1/8 Ø.

Kl. 9 Fm. holdt op mod Vind og Sø med Kending af Land, men Strømmen satte Skibet Øst over. Søen saas at bryde meget svær paa Klipperne. Kl. 10 Fm. sattes Signalet: »Kan De gaa i Baaden«, modtog Svar: »Alt for megen Sø«. Ved Middag saas en Damp agten for Skibene, men den styrede ind mod Land uden at forsøge Forbindelse med os. Kl. 1,15 sattes fra »Georgia« Signalet: »Kan ikke bjerpe Fartøjet, kom og bjerpe Folkene«, samtidig saas fra »Generalconsul Pallisen«, at de gjorde deres Bagbords Redningsbaad klar, firede den i Vandet, Besætningen gik i Baadene og roede over mod »Generalconsul Pallisen«; samtidig kom en lille Passagerdamp agten om »Georgia« og styrede op mod Baaden for at yde Assistance, men drev af for Vinden. Fra »Generalconsul Pallisen« blev der udkastet Redningsbøjer med Line, og ved at bakke ned mod Baaden, som saa fik fat i Linen, blev denne halet op langs Siden. Kl. 1,45 var hele Besætningen optaget om Bord i »Generalconsul Pallisen«. Kl. 3 Em. sprængtes Wiren, der var fast i »Georgia«s Ankerkæde, men da Vinden løjede lidt af, fortsattes Slæbningen, og der arbejdedes stadig paa at komme ud fra Kysten, hvilket lykkedes, skønt det gik langsomt. Kl. 4 Em. kom en lille Slæbedamp langs Siden og tilbød Assistance, saaledes at vi skulde styre efter ham ind til Vingå, og han vilde tage fat, naar vi kom indenfor; men da »Georgia« ikke kunde styres uden med Vinden foran for tværs, mentes det i Samraad med Kaptajn og Styrmand fra »Georgia«, at dette i mørk Nat vilde være det samme som at kaste Skibet bort, og da vi havde overanstrengt Trosserne ved at faa Skibet klar af Kysten, trængte disse til at fornyes, hvorfor vi holdt ud og blev af Strømmen sat over mod Trindelens Fyrskib.

Torsdag den 27. Novbr. Kl. 8 pejledes Trindelens Fyrskib. Kl. 10 Fm. stoppedes Slæbningen, satte Styrbords Jolle i Vandet og førte 1. Styrmand om Bord i »Georgia«. Baaden vendte derefter tilbage, og »Georgia«s Kaptajn, 1. og 2. Styrmand samt begge Mestrene og Hovmesteren blev derefter sat over i »Georgia«; førte derefter en ny 2¼ Tommers Staalwire over og gjorde den fast saa langt nede paa »Georgia«s Ankerkæde som muligt. Kl. 11 Fm. fortsattes Slæbningen Nord efter mod Trindelens Fyrskib. Vinden NV., Vindstyrken 3. Styrede Vest efter mod Frederikshavn med stadig Pejling af Fyrene. Kl. 9 Fm. kom Slæbedamperen »Ekspress« langs Siden; fik Lods om Bord. »Ekspress« satte derefter Lods om Bord i »Georgia« tillige med Resten af »Georgia«s Mandskab. Kl. 11,30 Em. ankrede for Bagbords Anker, 25 Favne Kæde. »Ekspress« og endnu en Slæbedamp, »Kristine«, forsøgte derefter at bugser »Georgia« op langs Siden af »Generalconsul Pallisen«, men det lykkedes ikke paa Grund af den stærkt tiltagende Vind. Det bestemtes derefter at lade »Georgia« sakke agter ud og blive liggende i Slæbetrosserne Natten over; lod falde Styrbords Anker med 40 Favne Kæde og stak til 60 Favne paa Bagbords Anker. Pejlede Hirsholm Fyr Kl. 8,30 næste Morgen; lettede Anker og styrede længere ind mod Land efter Lodsens Anvisning, hvor der ankredes for Styrbords Anker og 15 Favne. Slæbedamperne »Ekspress« og »Kristine« gik derefter i Gang med at bugser »Georgia« op langs »Generalconsul Pallisen«s Styrbords Side. Kl. 11,45 Fm. var Skibene vel fortøjet til hinanden, ophev Anker og manøvrerede ind i Frederikshavns Havn, hvor Skibene fortøjedes paa anvist Plads Kl. 1 Em. Klarede op overalt og gjorde klar til at modtage Bunker.

Howdan faar vi Søfolk?

Fra Kaptajn P. H. Clausen, Fanø, har vi yderligere modtaget følgende:

Endskønt ovennævnte Spørgsmaal nu er besvaret fra forskellige Sider, kunde det sikkert nok endnu trænge til yderligere Belysning, særligt angaaende den mindre Tilgang af unge Mennesker til Sømandsstanden fra vore vigtigste Sømandskredse. Her fra Fanø har vi nu i de senere Aar det Særsyn, at næsten ingen af Konfirmanderne vælger at gaa til Sø, saa f. Eks. Legater, der er stiftet med det Formaal at hjælpe Søner af fattige Forældre, der vil sejle, til det nødvendige Udstyr, ikke har været søgt. Grundene hertil er flere, deriblandt den, at det nu er forholdsvist lettere at komme i Vej i Land. Drengene, hvis Forældre har Raad til at holde dem i Skoler, hvorfra de kan tage Preliminær-Eksamen eller lignende, bliver nu

(Fortætttes efter »Efterretn. f. Søfar.«)

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af *Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.*

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerikas E.-Kyst, Afrika W.-Kyst, Middelhavet, Sorte Hav og Asiens Hav.* „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement tegnes paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portogiftene. Enkeltte Numre omdrives for 10 Øre paa Søkort-Arket, København, K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Pybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Rethingerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagefter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

2361. Danmark. Faxe. Fyr forandres.

Den 15de Januar 1914 forandres Fyret paa *Faxe Havns E.-lige Molehoved* til et hvidt, rødt og grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink c. 2 s., Mørke c. 3 s.

1. grønt i Pejlinger fra 227° til 307°;
2. hvidt i — - 307° - 327°;
3. rødt i — - 327° - 107°.

Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 8 Sm. Lysevne: 9 Sm. Fyrbygningens Højde: 4 m. 55° 12' 47" N. 12° 10' 09" E. (Kort Nr. 139, 157, og 210. Danske Lods, Side 434. Havne-Lods, Side 49. Fyr-Port. Nr. 392.)

2362. Sverrig. Öland. Ölands Södra Udde. Fyrskib udlægges. Lys- og Fløjte-tønde inddrages.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 49/1279. Stockholm 1913.)

I Løbet af 1914 udlægges et Fyrskib, *Ölanderev*, paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. Fyrskibet skal vise hvidt Et-Lyn hver 3 s. Taagesignal gives med en Sirene, der giver Et-Stød hver 1 Minut, og med en Undervandsklokke, der giver To-Slag hver 10 s. Lysevne: 11 Sm.

Samtidig inddrages Lys- og Fløjtetønden, som ligger paa 56° 06' 00" N. 16° 23' 30" E. (Kort Nr. 160 og 206.)

2363. Sverrig. Bottniske Bugt. Lövstabukten. Karlholm. Grund fundet.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 49/1278. Stockholm 1913.)

I Farvandet til *Karlholm* er fundet en 2,7 m Grund paa 60° 34' 06" N. 17° 43' 08" E. (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2274. København 1913.)

2364. Finland. Finske Bugt. Björkö Sund. Grund eksisterer ikke.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3169. Berlin 1913.)

7,3 m Pullen mellem Grundene *Uuaroa* og *Leve* eksisterer ikke. 60° 14½' N. 28° 52' E.

2413. Rumænien. Sorte Hav. Constantza. Belysning forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3191. Berlin 1913.)

Den 13de December 1913 forandres Fyret paa Hovedet af Ydermolen ved E.-Siden af *Constantza* Havn til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 1 s., Lys ½ s., Mørke ½ s. Synsvidde: 20 Sm.

Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr ved Hotel *Carol* paa Kap *Constantza*. c. 44° 10' N. 28° 40' E.

2414. Rusland. Sorte Hav. Jalta (Yalta). Fyr forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1841. London 1913.)

Det røde, faste Fyr med Blus paa Yderenden af Molen er nu synligt i Pejlinger fra 267° gennem 0° til 14°. Det er formærket over Grundene, der gaar ud fra N.- og W.-Kysten af Bugten. 44° 29½' N. 34° 10' E.

2415. Alger. Oran. Midlertidigt Fyr tændt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 570/3490. Paris 1913.)

Ved Yderenden af Bygearbejdet til højre for Kajen *Les Hauts-Fonds* er midlertidigt tændt et grønt, fast Fyr. Synsvidde: 3½ Sm. 35° 42' 56" N. 0° 37' 00" W.

IX. Bekendtgørelser m. m.

2416. England. Bestemmelser angaaende Tænding og Slukning af Fyr under Taage.

(„Notice to Mariners“ Nr. 71. Trinity House, London 1913.)

Fra den 1ste Januar 1914 tændes i Taagevejr alle Fyr, som sorterer under *Trinity House*, 1 Time før Solnedgang, og de slukkes 1 Time efter Solopgang.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

- | | | |
|---|------|---|
| R | 3261 | North sea, Germany. — Elbe river — Outer light vessel to Brunsbüttelkoog. |
| R | 2612 | France, north coast. — Fécamp to Boulogne. |
| R | 3218 | China. — Pe kiang or North river. |
| R | 288 | Russian Maritime Province. — Ussuri bay. |
| R | 3198 | Russian Maritime Province. — Askold island to Cape Povorotni. |
| R | 354 | Canada, Bay of Fundy. — River Petitcodiac and Cumberland basin. |
| R | 1973 | Canada, Prince Edward Island. — Murray harbour. |
| † | 596 | Uruguay. — Flores Island. |
| T | | Supplement to Irish Coast Pilot, 1911. |
| T | | Supplement to Africa Pilot, Part II, 1910. |

2365. Rusland. Finske Bugt. Demansten NNE. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3243. Berlin 1913.)
 2 Sm NNE. for *Demansten* er sunket et Vrag, hvis Master er over Vandet.
 60° 01' N. 28° 48' E.

2366. Rusland. Finske Bugt. Reval. Nargö. Fyr midlertidig tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3170. Berlin 1913.)
 Ved den N.-lige Bro, 59° 36' 19" N. 24° 31' 14" E., den midterste Bro, 59° 33' 37" N. 24° 32' 57" E., og den S.-lige Bro, 59° 32' 39" N. 24° 33' 36" E., er midlertidig tændt kraftige Fyr til Brug ved Bygearbejderne, og Taagsignal gives med Klokke.

2367. Rusland. Moonsund. Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3171. Berlin 1913.)
 SE. for Øen *Heinland* er der udenfor *Moon* Ledelinie sunket et Fartøj, hvis Mast er over Vandet. *Heinland* E.-Ende: 58° 50' N. 23° 09' E.

2368. Tyskland. Kurisches Haft. Fyr tændt.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3156. Berlin 1913.)
 1. Ved *Schmelz* er tændt 2 orangefarvede Ledefyr, der leder fra Tønde 12 Syd efter til Tønde 21. Fyrene brænder foreløbig til Forsøg indtil Skibsfartens Ophør. Bagfyret vises fra en Gittermast med Trekant paa Toppen, paa E.-Siden af *Schmelz* Havn. Flammens Højde: 26 m. 55° 39' 42" N. 21° 09' 36" E. Forfyret vises fra en Gittermast med Trekant paa Toppen, der staar paa Landstrækningen W. for Havnen. Flammens Højde: 10 m. 55° 39' 07" N. 21° 09' 32" E. Fyrenes Synsvide: 10 Sm. Brændetid: Fra Skibsfartens Begyndelse til dens Ophør.
 2. *Erlenhorst* hvide, faste Ledefyr er nu permanente. Brændetid: fra Skibsfartens Begyndelse til dens Ophør. Forfyret: 55° 38' 20" N. 21° 08' 14" E.

2369. Tyskland. Kurisches Haft. Rinderort og Rossitten. Oplysning om Fyr.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3157. Berlin 1913.)
 Perioderne ved *Rinderort* og *Rossitten* er variable.
Rinderort Fyr viser gennemsnitlig Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. 54° 54' 10" N. 21° 03' 50" E.

Rossitten Fyr viser gennemsnitlig Lys med To-Formørkelser hver 15 s., Lys 8 s., Mørke 2 s., Lys 3 s., Mørke 2 s. 55° 09' 16" N. 20° 51' 56" E.

2370. Tyskland. Frisches Haft. Königsberger Rinne. Dybde aftaget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3158. Berlin 1913.)
 I *Königsberger Rinne* er der enkelte Puller med 3 m Vand. Uddybninger foretages ikke mere. *Königsberger Rinne* W.-Ende: 54° 38' N. 20° 09' E.

2371. Tyskland. Danzig Bugt. Skydning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3159. Berlin 1913.)
 Den 15de og 16de eller i Tilfælde af ugunstige Vejrforhold den 19de og 20de December d. A. skydes der ud over Søen fra Batterierne i *Heubude* Bugt fra Kl. 10 Fm. til c. Kl. 3 Efm. Det er farligt at nærme sig Kysten indenfor 8 Sm's Afstand. Under Skydningen er et stort Flag hejst paa Signalmasten ved *Neufährwasser* Lodshus, og Lodsdamper ligger ude. *Heubude*: 54° 22½' N. 18° 44' E.

2372. Tyskland. Adler-Grund. Oplysning om Vrags Afmærkning.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3160. Berlin 1913.)
 I Midten af December d. A. udlægges en grøn Spirtønde med S.-lig Topbetegnelse, mærket „*Wacké*“, ved Vraget af Damperen *Norden* i Stedet for den bortdrivne Lystønde. Spirtønden skal ligge ude til midt i Marts n. A. 54° 46' 57" N. 14° 21' 30" E.
 (Kort Nr. 160 og 206. Danske Lods, Side 462.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18/227 s. København 1913.)

2406. Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bugt. Seahook Channel. Fyr tændt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 47/3939. Washington 1913.)
 Paa N.-Siden af Ydenenden af det gravede Løb, der fører til Mundingen af *Clear Creek*, er tændt et ubevogtet, rødt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,1 s., 29° 33' 10" N. 95° 00' 00" W.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2407. Spanien. Selva. Sernella Punt. Fyr tændes.**

(„Avisos á los Navegantes“ Nr. 143/1274. Madrid 1913.)
 Den 16de December 1913 tændes paa *Sernella* Punt. NW. for *Selva* Havn, et hvidt Fyr med To-Formørkelser hver 10 s., Lys 6 s., Mørke 1,2 s., Lys 1,6 s., Mørke 1,2 s. Flammens Højde: 22 m. Lysvæne: 111½ Sm. Fyret er synligt fra Søen i Pejlinger fra 176°, henimod Kap *Cervera*, til 272°, henimod Kap *Gros*, samt fra den indre Havn. 42° 20' 55" N. 3° 11' 10" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 32/3088. København 1912.)

2408. Korsika. Ajaccio. Fyr forandret.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 568/3483. Paris 1913.)
Margonaio Fyr er forandret til et rødt og grønt, fast Fyr. Lyset er:
 1. rødt i Pejlinger fra 121½° til 301½°, over Ankerpladsen *Les Cannes*;
 2. grønt i — 301½° — 501½°, over Ankerpladsen *Les Capucins*.
 Synsvide: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. c. 41° 55' 38" N. 8° 44' 42" E. I det røde, faste Fyr paa Molen *Ciudadella* er indsat en grøn Lysvinkel, der er synlig i Pejlinger fra 189° til 199°. Synsvide: 3½ Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. c. 41° 55' 03" N. 8° 44' 43" E.

2409. Sardinien N.-Kyst. Estuario della Maddalena. Punta Sardegna. Oplysning om Fyr.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 300/870. Genova 1913.)
Punta Sardegna hvide Blinkfyrt viser Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s. Blinkets Lysvæne har 2 Maksima, mellem hvilke der er et kort Ophold. 41° 12' 23" N. 9° 21' 50" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 46/2217. København 1913.)

2410. Italien E.-Kyst. Cerchia—Corsini. Vrag uskadeliggjort.

(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 299/866. Genova 1913.)
 Vraget af Fartøjet *Annusto* er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. 44° 24' 40" N. 12° 29' 00" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1685. København 1913.)

2411. Grækenland. Petalioi Bugt og Euripos Kanal. Belysning forandres.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3188. Berlin 1913.)
 1. I en nær Frenetid tændes følgende ubevogtede Fyr:
 a) Paa Øen *Phantos* (*Fumidi*) ved E.-Siden af *Petalioi* Bugt tændes et rødt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 4 s. Synsvide: 6 Sm. 38° 01' 33" N. 24° 15' 03" E.
 b) Paa Skæret *Dipisa* i *Petalioi* Bugt tændes et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 8 s. Synsvide: 8 Sm. 38° 06' 44" N. 24° 07' 40" E.
 2. I *Martes* (*Aulis*) Kanal skal indlægges en Lystønde, der viser Et-Lyn hver 3 s. Synsvide: 7 Sm. 38° 23' 57" N. 23° 38' 37" E.

2412. Ægeiske Hav. Saloniki. Tønde inddraget.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3189. Berlin 1913.)
 Den røde Tønde paa W.-Siden af *Vespasian* Grund, 0,7 Sm 229° (misv. SW. ¾ W.) fra Kap *Kara* Fyr er inddraget. 40° 30' N. 92° 50¾' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/2091. København 1913.)

- 2373. Tyskland. Plantagenet Grund. Lys- og Fløjtetønde flyttet.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3236. Berlin 1913.)
 Lys- og Fløjtetønden *Plantagenetgrund N.* er flyttet c. 1440 m E. t. N. hen. Den ligger nu omtrent paa sin tidligere Plads paa 54° 39' 49" N. 12° 47' 22" E.
 (Kort Nr. 139, 157 og 160.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2035. København 1913.)
- 2374. Tyskland. Kiel Fjord. Jægersborg. Fyr tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3313. Berlin 1913.)
 Paa *Batterveeck* ved *Jægersborg* er tændt et Sæt Ledefyr. Forfyret viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4 s., Lys 3 s., Mørke 1 s. Fyret er synligt i Pejlinger fra 35°₅ til 44°₅. 54° 23' 42" N. 10° 12' 51" E. Bagfyret viser grønt, fast Lys i Pejlinger fra 35°₅ til 54°₅. 54° 23' 47" N. 10° 12' 58" E. Fyrene er overet i 39°₇ (misv. NE. 1/2 E.) Positionerne svarer til *danske* Kort; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyiske* Kort.
 (Kort Nr. 157, 160 og 243.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 37/1705. København 1913.)
- ## II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.
- 2375. Danmark. Sundet. Gilleleje-Flak N. Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**
 Lys- og Fløjtetønden *Gilleleje-Flak N.* er slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 56° 09' (48") N. 12° 18' (00") E.
- 2376. Danmark. Sundet. København. Vrag.**
 E. for Indløbet til *Burmeister & Wain's* Skibsværft paa *Revsholm* er sunket en Pram i 1,5 m Vand. Der er 0,6 m Vand over Vraget. Vraget er farligt for Sejlsads med Smaaafartøjer. *Revsholm*: 55° 41 1/2" N. 12° 37' E.
- 2377. Danmark. Sundet. Kalleboer. Vester-Sandhage S. Dybde.**
 Over Resterne af det gamle Vrag, som ligger c. 300 m S. for den røde Stage med Kost paa *Vester-Sandhage*, er der nu 3,3 m Vand. 55° 35' (20") N. 12° 30' (30") E.
 (Kort Nr. 156, 160, 210, 249 og 250. Danske Lods, Side 308.)
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1320. København 1913.)
- 2378. Sverrig. Sundet. Landskrona. Västerflacket. Lystønde midlertidig slukket.**
 Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i *Malmö* er *Västerflacket* Lystønde slukket. Den vil snarest blive tændt igen. 50° 50' 58" N. 12° 45' 52" E.
- 2379. Danmark. Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**
Kirkegrund Klokketønde er ombyttet med Vintersømærket. 55° 06' (12") N. 11° 23' (12") E.
- ## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.
- 2380. Danmark. Kattegat. Sejrs-NW.-Rev. Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**
 Lys- og Fløjtetønden *Sejrs-NW.-Rev* er atter tændt. 55° 26' (21") N. 11° 02' (51") E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2331. København 1913.)
- 2381. Danmark. Limfjorden. Thybøen-Kanal. Belysning og Afmærkning upaalidelig.**
 Forfyret i *Thybøen-Kanal* Ledefyrlinie er bortskyllet. Belysningen og Afmærkningen i og ved *Thybøen-Kanal* er indtil videre upaalidelig. *Thybøen-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.
 (Danske Lods, Side 111. Fyr-Fort, Nr. 56 b.)
- 2398. Afrika. Liberia. Monrovia. Radiotelegraf-Stations Tjenestetid forandres.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3192. Berlin 1913.)
 Fra den 15de December d. A. er *Monrovia* Radiotelegraf-Station aaben fra Kl. 7 til 12 Fm. og fra Kl. 11 til 1 om Natten. *Monrovia*: 6° 19' N. 10° 48' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 4/114. København 1913.)
- 2399. Spansk W.-Afrika. Fernando Póo. Santa Isabel Bugt. Venus Bugt. Sømærke inddraget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3193. Berlin 1913.)
 De 2 røde Spidstønder med Flag ved Indløbet til *Venus Bugt* er inddraget. c. 3° 46' N. 8° 47' E.
- 2400. Portugisisk W.-Afrika. Lobito Bugt. Fyr.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3205. Berlin 1913.)
 Paa Kysten E. for *Lobito* Pynt bygges et Fyrtaarn, hvorfra der skal vises et kraftigt Fyr. Naar dette Fyr er tændt, slukkes det nuværende hvide Lynfyr paa *Lobito* Pynt, og samtidig tændes et grønt, fast Fyr paa Yderenden af Pynten. c. 12° 18' S. 13° 36' E.
 En rød Lystønde, der viser grønt, fast Fyr, ligger c. 400 m S. for Fyret paa Pynten.
- 2401. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. East River. Blackwells Island. Klokketønde udlagt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 47/3926. Washington 1913.)
Blackwells Island Reef vandret, stribede Klokketønde er udlagt ved Siden af *Blackwells Island Reef* Spirtønde. *Blackwells Island Reef* Fyr: 40° 44' 47" N. 73° 57' 55" W.
- 2402. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Northeast End Fyrskib. Fyr forandret.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 47/3928. Washington 1913.)
Northeast End Fyrskib viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., 38° 57' 45" N. 74° 29' 34" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 35/1622. København 1913.)
- 2403. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware. Fenwick Island Shoal Lys- og Fløjtetønde flyttet.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 47/3929. Washington 1913.)
Fenwick Island Shoal Lys- og Fløjtetønde 4 F I S er flyttet 1/3 Sm Øst efter til, c. 38° 26' 42" N. 74° 50' 18" W.
- 2404. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Cape Romain Shoal. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 47/3933. Washington 1913.)
Cape Romain Shoal Fløjtetønde C R 4 er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde, der ligger i c. 17 m Vand 9 1/2 Sm 12° s. (misv. SE. t. E.) fra *Cape Romain* Fyr. Tønden viser hvidt Et-Blink hver 15 s., Blink 3 s., Mørke 12 s., Station-Spidstønde Nr. 4 er samtidig udlagt c. 140 m NW. for Lys- og Fløjtetønden. 32° 56' 04" N. 79° 13' 05" W.
- ## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
- 2405. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Fyr tændt.**
 („Notice to Mariners“ Nr. 47/3936. Washington 1913.)
 Paa W.-Siden af *South Pass* er følgende ubevogtede, hvide, faste Fyr tændt:
 1. *Picayune Bayou*. 29° 01' 28" N. 89° 10' 41" W.
 2. *Franks Crossing*. 29° 07' 20" N. 89° 14' 37" W.

IV. N-lige Ishav og Nordsøen.

- 2382. Norge. Finnmarken. Gjesvær. Grund rapporteret.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/540. Kristiania 1913.)
 En Grund, *Øvre Skoken*, med 3 à 4 m Vand ligger i Mærket „E.-Kant af *Stavren* overet med W.-Kant af *Stukanaksla*“. 70° 08' 2" N. 25° 17' 9" E.
- 2383. Norge. Flaavarleden. Lerboen. Sømærke anbragt.**
 („Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/537. Kristiania 1913.)
 Paa *Lerboen* er anbragt en sort Stage. 62° 17' 5" N. 5° 29' 3" E.
- 2384. Danmark. Thybørn. Belysning upaalidelig.**
 Belysningen ved Indløbet til *Thybørn-Kanal* er upaalidelig paa Grund af den sidste Tids Storme. Forlyret i *Thybørn-Kanal* Ledefyrerne er bortskjult.
Thybørn Lys- og Fløjtebønde er slukket og drevet noget i NE-lig Retning. Den vil snarest blive bragt i Orden igen. 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.
- 2385. Tyskland. Helgoland. Oplysning om Afmærkning.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3235. Berlin 1913.)
 Lys- og Klokketønden *Düne* udlægges foreløbig ikke i Stedet for den røde Spidsbønde, og Lys- og Klokketønden ved Vraget af *Bandeneria* inddrages foreløbig ikke. Vragdelene af *Bandeneria* vil om muligt blive bortryddede. c. 54° 11' 0" N. 7° 54' 3" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2242. København 1913.)
- 2386. Tyskland. Elben—Weser og Eider. Vrag.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3173. Berlin 1913.)
 Vraget af et afmasted Fartøj er drevet ind i *Eider*; det ligger uden for Løbet. Vraget er sandsynligvis det samme som det, der den 20de November d. A. observeredes 3 Sm NNW. for Tønden *Westerhild N.*, der ligger paa c. 53° 58' N. 8° 06½" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2288. København 1913.)
- 2387. Tyskland. Weser. Afmærkning forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 48/3234. Berlin 1913.)
 1. Lys- og Klokketønden *U* i *Wurster* Farvand er inddraget, og c. 320 m ovenfor er udlagt en rød Spirtønde med Cylinder paa Toppen og mærket „*U*“ i 9,0 m Vand. 53° 40' 16" N. 8° 24' 58" E.
 2. Den sorte Spidsbønde *19* i *Wurster* Farvand er inddraget, og c. 80 m W.-ligere er i 5,5 m Vand forsøgsvis udlagt en sort Lystønde, mærket „*19*“. Denne viser rødt To-Blink hver 12s, Blink 1,5 s, Mørke 2,5 s, Blink 1,5 s, Mørke 6,5 s. Under Isforhold ombyttes den med den sorte Spidsbønde *19*. 53° 40' 10" N. 8° 25' 31" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2287. København 1913.)
- 2388. Tyskland. Jade. Genisbank S. Dybde aftaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3175. Berlin 1913.)
 I *Immerstade*, 0,35 Sm S. for *Genisbank* Fyrskib, har der dannet sig en Ryg med 9,5 m Vand tværs over *Armgast* Fyrs Ledelysvinkel. c. 53° 34½" N. 8° 11' E.
- 2389. Holland. Zeegat van Texel. Westgat og Schulpengat. Tønder udlagt.**
 („Bericht aan Zeearenden“ Nr. 270/2542. s-Gravenhage 1913.)
 I *Westgat* er en rød og sort vandret stribet Lystønde Nr. 7, der viser rødt Lys med Formørkelser, udlagt i 12 m Vand paa 52° 57' 26" N. 4° 42' 30" E, og i *Schulpengat* er Spidsbønde Nr. 5 udlagt i 8,2 m Vand paa 52° 57' 28" N. 4° 43' 10" E.
- 2390. Frankrig. Calais. Klokketønde ombyttet med Lystønde.**
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 355/3581. Paris 1913.)
 Klokketønden *N. O des Rivières de la Rade* er ombyttet med sort Lystønde Nr. 3, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 3,5 m. Lysevne: 4 Sm. 50° 59' 06" N. 1° 49' 52" E.
 (Kort Nr. 180.)

2391. England. Themsens. East Redsand. Tønde ombyttes med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 73. Trinity House, London 1913.)
 Omtrint den 28de Februar 1914 ombyttes *East Redsand* Tønde med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3½ s, Mørke 1½ s. 51° 29' 36" N. 1° 04' 09" E.

2392. England. Medway Floden. Sheerness Bar. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1865. London 1913.)
 Lys- og Klokketønde Nr. 1 paa N.-Siden af Indløbet til den gravede Kanal er ombyttet med en Lystønde. I øvrigt uforandret. 51° 28' 13" N. 0° 49' 53" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2240. København 1913.)

2393. England. Medway Floden. Long Reach og Gillingham Reach. Uddybning.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1845. London 1913.)
 I *Long Reach* og *Gillingham Reach* foretages Uddybningsarbejder, og Sømærkerne vil blive flyttet, hvor det er nødvendigt. Uddybningsstartøjet skal passeres langsomt. Et Skib, som ønsker at passere Uddybningsstartøjet i Løbet, skal give 4 Stød med Fløjte eller Strene, Uddybningsstartøjet vil saa slække Fortøjningskæderne. *Folly Point*. 51° 24' N. 0° 35' E.

2394. England. Themsens. West Buxey. Tønde ombyttes med Lystønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 72. Trinity House, London 1913.)
 Omtrint den 28de Februar 1914 ombyttes *West Buxey* Tønde med en hvid og rød vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s, Lys 7 s, Mørke 3 s. 51° 39' 22" N. 1° 00' 24" E.

2395. England. Tyne. Dybde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1828. London 1913.)
 Løbet fra *Sæen* til *Northumberland* Dok uddybes til 9,1 m, og derfra til *Dereen-thorough* uddybes det til 7,6 m. Løbet er tilbøjeligt til at sande til. *Tynemouth*. 55° 01' N. 1° 25' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2396. Irland E.-Kyst. Arklow Bank. Tønde flyttet.

(„Notice to Mariners“ Nr. 1833. London 1913.)
 Den røde Spidsbønde Nr. 5 ved S.-Enden af Banken er flyttet 0,2 Sm i Retning 194° (misv. SW. t. S. 1/8 S.) og ligger nu i 22 m Vand paa 52° 40' 53" N. 5° 58' 50" W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2397. Frankrig. Donarrenez Bugt. Morgat Punt. Fyr tændes.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 583/3570. Paris 1913.)
 I Begyndelsen af 1914 tændes et hvidt, rødt og grønt, fast Fyr paa *Morgat* Punt. Lysct er:
 1. hvidt fra N.-Kysten af *Donarrenez* Bugt til Pejling 283°;
 2. grønt i Pejlinger fra 283° til 303°;
 3. hvidt i — 303° - 230°;
 4. rødt fra Pejling 230° til Kysten E. for Kap *La Chaux*.
 Flammens Højde: 85 m. Lysevne: 16 Sm for hvidt, 13 Sm for rødt og 11 Sm for grønt Lys. Fyret kan være tændt til Forsøg. 48° 13' 18" N. 4° 29' 40" W.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Økyst og Asiens S. og Ø. Kyst med hosliggende Øer.
No. 1821. Bay of Bengal, Burma—Raungon River. Monkey point channel—Closed to traffic. Position. Monkey point, lat. 16° 46' N., long. 96° 12' E. Details. Owing to dredging operations in progress, Monkey point channel is closed to navigation until further Notice. Note. A note to the above effect has been placed on the charts. (Notice No. 1821 of 1913, dated 24th November.) Charts affected. No. 833, Raungon river and approaches. No. 2135, Irrawaddy, sheet I. Publication. Bay of Bengal Pilot, 1909, pages 463, 465, 466.

No. 1823. Russian Maritime Province—Peter The Great Bay. Bruce (Slavianski) point—Light established. Position. On slope of point, at a distance of three-tenths of cable, 14° (N. 22° W. Mag.), from the 288-foot A. Lat. 42° 52' 55" N., long. 131° 28' 12" E., on chart No. 1430. Abridged description. Lt. Occ. W.R.G., ev. 15 sec., 224 ft., vis. 18 m. Details: Character. An occulting light every fifteen seconds, with white, red and green sectors, showing thus:
 Light, $\frac{7}{8}$ secs.
 Light, $\frac{7}{8}$ secs.

Elevation. 224 feet. Visibility. 18 miles. Sectors. Green from 99° (S. 73° E. Mag.), through south, to 216° (S. 44° W. Mag.). White thence to 284° (S. 62° W. Mag.). Red thence to 306° (N. 46° W. Mag.). White thence to 342° (N. 10° W. Mag.). Green thence to 46° (N. 54° E. Mag.). Obscured elsewhere. Structure. White hexagonal tower with dwelling adjoining, 29 feet in height to centre of lantern. Note. The note "Fog-bell" shown on the charts on the summit of Bruce point has been transferred to the lighthouse. Variation. 8° W. (Notice No. 1829 of 1913, dated 28th November.)
 Charts affected. No. 1430, Slavianski. No. 511, Trinity Bay to Eastern Bosphorus. No. 2432, Tunen Ula to Strelak bay. No. 2405, Kuril islands. No. 2459, North-west Pacific ocean, &c. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 225. Japan, Korea, &c., 1904, page 166. E.C. Korea, Siberia, &c., 1913, page 146.

No. 1832. India, West Coast. Bombay approach—Buoy established. Position. At a distance of 3 miles and half a cable, 273° (N. 88° W. Mag.), from Mahalakshmi temple. Lat. 18° 58' 40" N., long. 72° 45' 27" E., on chart No. 2621. Description. A red conical buoy for military purposes. Variation. 1° E. (Notice No. 1832 of 1913, dated 28th November.)
 Charts affected. No. 2621, Bombay harbour. No. 737, Arnala island to Kundari island. Publication. W.C. India Pilot, 1909, page 233. Authority. Bombay Notice, No. 244 M. of 1913 (H. 5495/13).

No. 1834. Borneo, North-West Coast—Bruni Bay Approach. Ampa patches—Non-existence of shoal south eastward of. Position on charts. At a distance of 4½ miles, 122° (S. 60° E. Mag.), from the 4-fathom head on Magpie rock. Lat. 4° 54½' N., long. 114° 26' E. Description. A 5-fathom shoal. Remarks. A careful search for this reported shoal having failed to find any trace of its existence, the shoal has been expunged from the charts. Variation. 2° E. (Notice No. 1834 of 1913, dated 28th November.)
 Charts affected. No. 2109, Barram point to Nosong point. No. 2660 b, China sea, southern portion. No. 1263, China sea. Publication. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, page 90.

No. 1844. Sumatra, West Coast. Pulo Simalur—Shoals in vicinity. Position. Tanjung Liwa, lat. 2° 56¼' N., long. 95° 49¼' E. Details. Existence of several shoals, hitherto unknown. Remarks. (a) The rock shown on the charts at a distance of 2½ miles southward, from Tanjung Latium, in lat. 2° 18¼' N., long. 96° 31' E., has a depth of 7 fathoms over it. (b) Del reef is now known as Sulaung reef. Another reef, now known as Del reef, about three-quarters of a mile in extent, is situated at a distance of two miles, 142° S. 38° E. Mag., from Tanjung Lauheh. (c) The breaking reef eastward of Pulo Simalur Chut has a depth of 5 fathoms over it. Variation. Nil. (Notice No. 1844 of 1913, dated 28th November.)
 Charts affected. No. 2284, Plan of channel between Great and Little Simalur islands (c). No. 2201, Plan of Simalur island. No. 2760, Aceh head to Chinguk bay. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, pages 364, 365, 366, 367; Revised Supplement, 1913.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, I. Sal. København B.
 Aktiekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
 Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Decbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	115 ¹ / ₂	116
Danmark	102 ¹ / ₄	102	102 ¹ / ₄
Norden	108 — ¹ / ₄	108	108 ¹ / ₄
Gorm	—	—	—
Carl	—	108	109
Dannebrog	123 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	123 ¹ / ₂	123 ³ / ₄
Skjold	—	93 ¹ / ₂	95
Urania	—	25 ¹ / ₄	26 ¹ / ₂
Neptun	115 — 114 ³ / ₄	114 ³ / ₄	115
Dampsk. af 1896	116 — 115 ³ / ₄	115 ³ / ₄	116
Hejmdal	—	123 ³ / ₄	124
Østasiatiske	127 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	127 ¹ / ₄	127 ¹ / ₂
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	114 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	78 ¹ / ₄ — 78	78	78 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	82 ¹ / ₄	83
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₄	82 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — — — — 2. Serie.	—	92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4% — — — — — 1. — — — — —	—	93 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	87 ¹ / ₂	89 ³ / ₄
4% — — — — — 7. — — — — —	—	89 ¹ / ₄	90
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	92 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	89 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	141 — 140 ³ / ₄	140 ³ / ₄	141
Privatbank	105 ³ / ₄ — 107 ¹ / ₄	107	107 ¹ / ₄
Landmandsbank	—	139 ³ / ₄	140 ¹ / ₂
Handelsbank	144 ¹ / ₄ — 143 ³ / ₄	144	144 ¹ / ₄
Grundejerbank	—	11	11 ¹ / ₂
Burm. & Wain	—	88	89
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkertabr.	232 ³ / ₄ — ¹ / ₄	232 ¹ / ₄	232 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	245 ¹ / ₂ — 246 ¹ / ₄	245 ³ / ₄	246

Vekselkurser d. 10. December 1913.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88 75
London	18.22	18.17
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.60	—

Notering paa Berlins Bers d. 9. December 1913.	
Russiske Noter	215.45
4% Russiske Consols	88.10
3 ¹ / ₂ % Boden Kredit.	—
5% Mexikanske 1899	92.25
5% Rumænske Stats	99.00
4% — — — — — 1890	92.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 24,000, „Danmark“ 124,000, „Norden“ 140,000, „Carl“ 44,000, „Dannebrog“ 340,000, „Skjold“ 68,000, „Urania“ 8,000, „Dampskib. af 1896“ 108,000, „Hejmdal“ 60,000, „Gorm“ 60,000, „Neptun“ 132,000, „Dansk-russisk“ 100,000, „Østasiatisk“ 60,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Studenter eller faar Ansættelse i Banker eller andre Virksomheder, som Post-, Telegraf- og Jernbanevæsenet. Fatige Folks Børn bliver Fiskere eller tager Tjeneste paa Landet, særligt paa den anden Side af Grænsen, hvor Lønnen er høj.

I begge de sidste Tilfælde kommer de unge Mennesker i Vej uden, at det koster stort og tjener straks rigtig godt, uden at de behøver at være langt borte fra Hjem og Familie.

For at faa unge Mennesker til igen at gaa til Søs, maa der gøres en Del mere for at sikre de ældre Sømænd en mere betryggende Alderdom. En Invalide- og Pensionsfond, som den Kaptajn Jens Kusk Jensen i sin Tid har foreslaaet i *Dansk Søfartstidende* vilde nok i saa Henseende gøre Fyldest, man ser jo, at Statstjenesten, som det hedder, eller de Selskaber, der har en saadan Pensionsfond aldrig mangler Mandskab, idet disse Pladser er søgte, hvorimod der i andre Skibe ofte kan være Mangel saavel paa Officerer som paa Mandskab, særlig i de senere Aar til Sejlskibene.

At de unge Folk fra Sømændsdistrikterne ikke i samme Udstrækning som tidligere gaar til Søs, har saaledes nærmest sin Grund i, at det ikke saa sjældent viser sig mere fordelagtigt at søge en Stilling i Land. Denne Omstændighed maa sikkert føre Tanken hen paa Nødvendigheden af, at der fra alle Interesseredes Side virkes hen til, hvor det er muligt, at forbedre Sømændenes økonomiske Stilling og til, at det tages under alvorlig Overvejelse, om der ikke maaske med Understøttelse fra Statens Side ved Hjælp af et Pensionsfond kan sikres Sømændene en nogenlunde sorgfri Alderdom.

Hvad Spørgsmaalet ellers angaar, da er sikkert nok den Vej, jeg i dette Blads Nr. 43 anbefalede, den, der nemmest og hurtigst vil føre til Maalet, nemlig at skaffe det nødvendige Mandskab til Bemanding af vor Handelsflaade. De sejlene Skoleskibe kan være gode nok og gøre Gavn i flere Retninger med Hensyn til Uddannelse etc., men det bliver dog kun et forsvindende Antal af de unge Mennesker, der udkræves til vore Skibe, der kommer til at nyde godt af disse Lærestalter, og det gaar vel i Danmark ligesom i andre Lande, f. Eks. i Amerika, Belgien og flere Steder, at mange af Eleverne forlader Søen efter endt Kursus, saa den kostbare Uddannelse, de har nydt, ikke kommer Sømændsstanden til Gode. Disse kunstigt udklækkede Sømænd vil desuden kun i sjældnere Tilfælde finde dem tilrette eller tilfredse, naar de kommer om Bord i vore Handelsskibe og skal udfylde deres Plads dér, det er jo noget helt andet, end hvad de er vant til paa Skoleskibet.

Paa en Sømændsskole, som den vi havde her paa Fanø, læres Begyndelsesgrundene i Faget, og en flink Dreng kan i Løbet af tre Maanedre bringe det vidt i saa Henseende, under en dygtig Lærers Vejledning. Kommer han derefter om Bord i et Skib, hvor Officererne og det ældre Mandskab vil tage sig lidt af hans videre Uddannelse, saa er jeg sikker paa, at en saadan ung Mand vil klare sig bedre i sin senere Stilling om Bord, end den, der har gjort endogsaa tre Rejser med et Skoleskib. Særlig vil de Folk, der i en mere fremrykket Alder, maaske efter at have lært et eller andet Fag, vælger Søen, have udmærket Gavn af et Kursus ved en saadan Sømændsskole, saa de senere hurtigt vil kunne avancere. Dette havde vi flere Eksempler paa her, under Sømændsskolens Virksomhed. Saadanne unge Sømænd kunde straks efter én Rejse mønstres ud som Matroser, selv i store udenlandske Skibe, takket være Skoleopholdet her.

Angaaende Læringsystemet efter engelsk Mønster, da betvivler jeg, at dette lader sig overføre paa danske Forhold; vor hele Skibsrederi er for usikkert til at grunde den Slags Kontrakter paa. Det vil næppe høre til Sjældenhederne, at et Rederi eller et Aktieselskab bliver opløst, hvorved Kontrakten bliver brudt, og dette kunde maaske give Anledning til Proces.

I England saa jeg i 1880erne mange Eksempler paa dette; flere Sejlskibsrederier opløstes, Skibene solgtes og Lærlingene maatte sørge for dem selv. Man kunde den Gang i Liverpool faa udvoksede unge Mennesker med to à tre Aars Læretid om Bord for saa at sige ingen Ting, blot man vilde tage dem med. De kombinerede Fragt- og Skoleskibe er ikke de heldigste; i gode Tider kan de vel holdes gaaende, men i daarlige Tider, naar der ofte ikke kan skaffes Fragter, er det den rene Ruin med dem. Bliver et saadant Skib nødt til at lægge op i Udlandet, med et saadant stort Mandskab om Bord, ja da vil enhver kunde sige sig selv, hvor det fører hen.

Hvis Højskolen i Svendborg havde en større Lystkutter til Raadighed, saa Eleverne der om Bord kunde lære at styre og bringe et Skib under Sejl og til Ankers, kunde det være godt, men et sejlene Skib med 15 Elever om Bord vil ikke løse Spørgsmaalet: »Hvordan faar vi Søfolk?«.

Nordby-Fanø, den 30. November 1913.

P. H. Clausen.

Om samme Emne har vi fra en dansk Matros modtaget følgende:

Under dette Spørgsmaal har der nu i længere Tid været fremsat forskellige Meninger og Anskuelser, saavel af Førere som Styrmande og andre, som staar i Forbindelse med Søvæsenet.

Hvad der nærmest er tænkt paa, da Spørgsmaalet blev fremsat, er jo uden Tvivl den underordnede Besætning, ikke Navigatorer eller Maskinister.

For Lægfolk ser det maaske ret mærkeligt ud, at Tilgangen af Folk til Søen er i Aftagende, medens det modsatte er Tilfældet paa Landjorden; der er nemlig alle Fag fuldt besat, og endda er der et stort Overskud af ledige, hvilket kan ses i Statistiken over Arbejdsløse. Søens Arbejdere har derimod let ved at forklare og paavise, hvorfor det bliver mere og mere vanskeligt at bemande Skibene med gode Besætninger. Saalænge Forholdene paa Søen ikke staar paa Højde med, eller nogenlunde svarer til dem paa Landjorden, er det kun, hvad der kan ventes, at de daarligste Rederier før eller senere vil faa Vanskeligheder med at skaffe Folk.

Paa Landjorden er Lønnen større, Arbejdstiden kortere og Forplejningen meget bedre. Som en Følge deraf, er det naturligt, at Folk søger derhen, hvor der kan være en Mulighed for ikke alene, at Tilværelsen kan forbedres, men at der samtidig bliver Lejlighed til at ernære en Familie paa en anstændig Maade. Den Løn, der nu bydes paa Søen, er jo saa lille, at en Familie umulig kan leve, blot nogenlunde ordentligt af den; derfor tvinger Nødvendigheden den Mand, der sætter Pris paa Hjem og Familie, til at søge en saadan Arbejdsplads, hvorfra han bedst faar Lejlighed til at opfylde sine Forpligtelser imod Familien. Og aldrig vil han selvfølgelig sætte sine Børn i den Vej, eller tilraade dem den Stilling, han selv har maattet forlade af økonomiske Hensyn. Hvis det derfor i Fremtiden skal kunne lykkes at skaffe gode Besætninger til Skibene, bliver det sikkert nødvendigt at gennemføre gennemgribende Forbedringer paa alle Omraader, saa man paa Søen kommer paa samme Højde med Hensyn til Livets Fordringer, som man er kommen paa Landjorden.

En dansk Matros.

Fragtmarkedet.

I de større hjemgaaende Markeder er der sket nogle Forandringer op og ned, idet Sortehavet etc. er flovet af og nu ligger c. 9 d. lavere end forrige Uge, hvorimod La Plata har bedret sig for Januar og Februar Lastning og

har betalt op til 15/7½ fra Lorenzo pr. Februar med Markedet visende Tendens til yderligere Fremgang. Australien og Østen er faste og viser ingen Forandringer i Ugens Løb. Heller ikke fra U. S. har Fragterne forandret sig, men der synes at være Tegn paa mere Interesse for Tonnage, særlig for Korn fra de nordlige Havne. Østersøen er meget mat med kun faa Laster, og da Udbudet af Dampere er langt større end Efterspørgslen, er Raterne trykket ned til de tidligere daarlige Aars Lavmaal. Hvad Kulfragterne angaar, da er de i de fleste Retninger lidt lavere end for en Uge siden, en Gentagelse af det samme, som hvert Aar sker, naar man nærmer sig Julehelligdagene og antagelig en Følge af, at de fleste Redere vil slutte deres Tonnage over denne vanskelige Periode og Aarets Slutning. Det betales i Ugens Løb bl. a. som følger:

Østen. Hvede Sydaustralien 31/ à 31/6 U. K. eller Kontinentet pr. Januar, 30/ Hull pr. Januar—Februar, fra Vestaustralien 28/ à 28/3 Basis én Lossehavn. Erts Port Pirie 29/ Antwerpen pr. Februar—Marts. Soyabønner Vladivostok 28/ U. K., Kontinentet, Kjøbenhavn eller Stettin, én Havn, inæget prompt. Ris Kolsichang 24/9 U. K. eller Kontinentet, 25/ London, 2den Halvdel December, 23/9 fra Birma til U. K. eller Kontinentet (O. C.) pr. Februar. Palmekærner Madras Kysten 25/9 à 26/ (÷ 5 pCt.) Marseille pr. 5.—20. Januar, Dellast uskallede 20/ ekstra. Kurrachee 15/9 (÷ 2 pCt.) London, 15.—31. December. Paa Dødvægtbasis fra Bombay betales 18/6 til en udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 19/ to Havne pr. December—Januar.

Sorlehavet etc. Korn for store Baade fra Odessa, Nikolajeff etc. 7/9 Rotterdam 7/10½ London, 8/ Weseren, 8/3 Hamburg, prompt. Sulina eller Kustendje 7/6 à 7/9 Rotterdam eller Antwerpen, 9/6 Rouen, mindre Baade 9/ N. C. eller »any«, 9/6 Hamburg, 20.—31. December. Erts Poti 9/3 Rotterdam, Decbr. Korn Donauen 9/3 à 9/6 Rotterdam, 9/6 à 9/9 Antwerpen, Annullering 20. December.

Middelhavet etc. Bomuldsfrø Aleksandria/Hull 7/6 prompt, 7/ pr. 1.—15. Januar. Fosfat 7/6 Tunis/London (2,800), 6/9 Leith (2,500). Erts 6/6 Genua/Oeslebshausen (5,300), 6/ Livorno/West Hartlepool (3,200), 5/6 Almeria/Rotterdam (3,400), 5/10½ Cartagena/Middlesbro (3,800—4,300), 9/6 Porman/Antwerpen (2,500), 6/ Marbella/Port Talbot, alt med fri Despatch. Bizerta/Filadelfia 8/ (4,000), »full terms«. Salt Torre- vieja/Calcutta 9/6 (5,000). Erts fra Bilbao 4/7½ à 4/9 Newport eller Glasgow, 4/9 à 5/ Rotterdam.

Nordamerika. Portland (Me.) 2/ tungt Korn Avonmouth, Januar; New York 2/10½ Lissabon, Begyndelsen Februar. Byg New York/Avonmouth 1/9. Kul Baltimore 12/3 Algier, Januar, 15/3 Norfolk/Rio Janeiro, December—Januar. Bomuld Golfen 35/ Bremen, December—Januar, 25/ Wilmington/Liverpool eller Bremen, prompt. Paa Netto Charter fra Golfen 12/ U. K. eller Kontinentet, Januar. Tømmer fra Golfen 80/ Holland (to Lossehavne), (1,100 Stds.), pr. Januar, 80/ Sunderland (1,200 Stds.) Deals St. John/Glasgow 35/, prompt. Time-charter for U. S. og Vestindiefart 3/9 à 4/ Dødvægt.

Sydamerika. Korn San Lorenzo Grænsen 13/6 à 14/ O. C. til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Januar, 15/6 à 15/7½ pr. Februar. Bahia Blanca 14/6 U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn), 15. Januar—15. Februar (7,000). Rosario 13/ U. K. eller Kontinentet, ingen Reduktion direkte Havn, 1/ ekstra Frankrig, Annullering 15. December.

Østersøen. Fra Reval 1/ Hvedebasis Rotterdam pr. prompt, 11¼ d. senere, Riga c. 23/ D. B. mindre Dellast Boards Grangemouth, 25/ Hull, Frs. 27—28 Antwerpen, Hfl. 10 Rotterdam, 28/6 Manchester. Korn 9 à 9¾ d. Rotterdam, ¾ d. mere Antwerpen. Fra Libau 9¾ d. Rotterdam, 10½ d. Antwerpen, 1/ Dunkerque, 1/3 Rouen. Kortprops til Cardiff 30/ à 31/ pr. Favn. Tungt

Korn Wismar/Antwerpen Mk. 5¾, Havre 6¾ pr 1,000 Kilos, Stettin/Rotterdam Lumpsum Basis Mk. 5 Dødvægt for blandet Last. Sukker 5/ à 5/3 Stettin/London.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/3 Riga (2,500), 6/3 Wisby (1,100), 5/3 Kiel (1,700), 4/10½ Lübeck (2,000), 6/ Masnedsund (800), 5/9 Nakskov (1,050), 5/3 Bordeaux (4,000), 6/4½ Lissabon (4,000), 8/ Barcelona, 7/9 Marseille (5,200), 8/ Genua (2,500), 9/11½ Venedig (4,800), 8/ Piræus (4,200), 8/1½ Port Said (5,200), 7/9 Las Palmas (5,000). Humberen 6/4½ Lissabon (2,000), 8/3 Port Said (5,000). Firth of Forth 6/3 Königsberg b. b. (1,200), 5/3 Kiel (2,000), 5/4½ Neustadt (1,500), 5/11½ Helsingborg (1,800), 5/1½ Karrebæksminde (1,600), 5/1½ Aalborg (1,300), 5/7½ Frederikshavn (800), 6/6 Grenaa (750). Fra Cardiff eller Newport 6/4½ Kristiania (950), Frs. 6 Bordeaux (3,500), 5/6 Lissabon (2,800), 8/6 Barcelona (2,600), 7/3 Gibraltar (2,000). Frs. 8,25 Algier (2,700), Frs. 9 Marseille (3,350), 7/9 Genua eller Savona (4,000—5,000), 7/10½ Neapel eller Livorno (4,600), 9/ Venedig (5,500), 8/6 Konstantinopel (4,000), 8/ à 8/3 Port Said (5,000), 8/3 Las Palmas eller Madeira (2,200), 14/6 Rio Janeiro (5,000), 14/3 à 14/6 River Plate (5,800), 15/6 Rosario (4,600).

(Skrevet den 9. December 1913.)

Fragtmarkedet for Sejlere:

Angaaende de mindre Skibe blev Nordtyskland i Slutningen af Ugen ved det kolde Vejr noget livligere; bl. a. sluttede Stralsund for Rug 6 M., Rostock noterer kun 5 M., hvortil der dog næppe er Reflektanter; Stettin er nærmest uforandret, men gennemførte dog for Mel til Aalborg 8 M.; endvidere kan nævnes Kolberg 5½ à 6 M., Danzig 7 M. for Rug og Hvede. Med Hensyn til Danmark har Provinserne en Del Kartoffelladninger til Kjøbenhavn eller Helsingborg, ligesom Sukker- og enkelte Byglaster er fremme; Kjøbenhavn placerede en Del Tonnage for Hvede til Trelleborg, Svendborg 16 Øre, Odense 18 Øre, Bandholm 14 Øre; endvidere sluttedes Bly til Aalborg 18 Øre og Soyakager til Bogense 18 Øre; det synes imidlertid nu atter at være en Kende flovere derfra.

Generalforsamling.

Dampskibsselskabet »Havet«

har afholdt ekstraordinær Generalforsamling, hvor det besluttedes med 63 Stemmer eller over de to lovbealede Trediedele at overdrage Selskabets Skib »Fyen« til Dampskibsselskabet Orion. Fra dette forelaa der et Tilbud om Overtagelse saaledes, at Aktionærerne for hver Aktie paa 1,000 Kr. fik en Aktie paa 500 Kr. foruden 5 pCt. kontant og 2½ pCt. af indeværende Aars Udbytte.

Mod Forslagets Vedtagelse opponerede Overretssagfører Wolf, der mente, at man hellere rent ud maatte sælge Skibet end paadrage sig ny Risiko.

Havarier og Forlis.

Dora, Dpsk. af Gefle, kom den 5. ds. paa Rejsen fra Hernøsand til Calais med en Ladning Træ paa Grund i Tyvekrogen ved Barsbäck. Skibet er med Assistance kommet flot og ind til Malmø.

Kasan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Libau til Gravosend haft Kollision og er ankommet til sit Bestemmelsessted med ovenbords Skade paa Styrbords Bov.

Leufsta, Skonnertbrig af Landskrona, kom den 4. ds. paa Rejsen fra Hernøsand til Kjøbenhavn med Bræddelast paa Grund lidt Nord for Svaneke men kom med Fiskeres Assistance atter flot og ind i Svaneke Havn.

Emanuel, 3-mastet Skonnert af Ærskjøbing, er paa Rejsen fra Göteborg til Coruna med en Ladning Træ indkommet til Dover. Skibet har haft meget haardt Vejr og faaet en Del ovenbords Skader.

Lord Carrington, engelsk Damptrawler, der for nogen Tid siden kom paa Grund paa Sydysten af Island kan paa Grund af stærk Storm og Brænding ikke foreløbig bjerpes. Bjergningsdamperen »Geir« har landsat Besætningen, 11 Mand, i Reykjavik.

Jutlandia, Dieselmotorskib af Kjøbenhavn, er paa sin Rejse til Bangkok indkommet til St. Nazaire for at faa Skrueraxlen, der ikke fungerede efter Ønske, repareret.

Polaris, Skonnert af Riga, kom den 7. ds. paa Rejsen fra Höganäs til Libau paa Grund paa Saltholm. Svitizers bragte Skibet flot.

Maria, Galease af Marstal, der som meddelt den 19. f. M. strandede paa Sydspidsen af Amager, er af Fiskere fra Dragør bragt flot og ind i Dragør Havn.

Alexander, 3-mastet Skonnert af Riga, som forleden i stærk Storm kom paa Grund ved Dragør, er af Bjergere fra Dragør bragt flot. Svitizers har bugseret Skibet til Dykkerplads for Undersøgelse.

Njord, Skonnert af Råå, paa Rejse fra Hudiksvall til Kjøbenhavn med en Ladning Træ er indkommet til Lausholm med ovenbords Skader og Tab af Dækslast.

Lykkeens Prøve, Fiskerfartøj af Kjørteminde, kom den 2. ds. paa Grund ved Kongshavn. Skibet har Assistance. Besætningen er landsat.

Bjørn, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Esbjerg under stærk Storm faaet ovenbords Skade foraarsaget ved, at en stor Kran faldt over mod Skibets Mast og bøjede denne.

Gideon, Kutter af Frederikshavn, er den 4. ds. strandet paa Læsø; Besætningen er reddet.

Skagerak, Lødsdamperen, er indkommet til Frederikshavn med Tab af Anker og Kæde.

Augusta, Dpsk. af Haugesund, har paa Rejsen fra Kolberg til Stavanger med en Ladning Rug ved Indsejlingen til Rønne Havn tøret den sydlige Mole og faaet en Del Skade, som maa repareres, før Skibet kan fortsætte Rejsen til sit Bestemmelsessted.

Virgen de Lourdes, Dpsk., er med en Ladning Korn fra Savannah ankommet til Kjøbenhavn med forskellige Skader og Tab.

Dana, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra London til Kjøbenhavn med en Ladning Koks haft meget haardt Vejr. Skibet er ankommet med Tab af Dækslast samt med en Del Skader, som efter Udlosning maa repareres.

Elise, Dpsk. af Höganäs, er paa Rejsen fra Hernösand til Amsterdam med en Ladning Træ indkommet til Frederikshavn med svære ovenbords Skader. Kommandobroen er sønderslaaet, Kompasset bortrevet og øfrskansningen ødelagt. Styrmanden har faaet saa stærke Kvæstelser, at der er Fare for hans Liv. Skibet maa repareres.

Fredericia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra St. Petersborg til Terneuzen med en Ladning Træ indkommet til Frederikshavn med forskellige Skader. Dækslasten maa losses, for at Reparation kan foretages, før Rejsen fortsættes.

Harald, Dpsk. af Malmö, er paa Rejsen fra Sundsvall til Rouen med en Ladning Træ indkommet til Frederikshavn med sønderslaaet Kommandobro og Tab af Kompasset. Skibet maa repareres.

Karen, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Hamburg til England med gammelt Jern søgt ind til Frederikshavn, stærk læk, med knækket Storbom og med forskellige Skader; maa losses og repareres.

Magnus, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen til Rouen med en Ladning Træ indkommet til Frederikshavn med Tab af Dækslast; Skibet har faaet en Del ovenbords Skader samt Skade paa Roret; maa repareres, før Rejsen kan fortsættes.

Minde, Skonnert af Marstal. Det formodes, at denne Skonnert er gaaet under, idet en Del Vragrods samt et Navnebræt mærket »Minde« er drevet i Land ved Kristianssand. Mellem Vragstykker fandtes Liget af en c. 60-aarig Mand.

Norman, Dpsk. af Aarhus, er paa Rejsen fra Kronstadt til Ghent med en Ladning Træ indkommet til Frederikshavn med svære ovenbords Skader; maa repareres.

Sigurd, Dpsk. af Malmö, er paa Rejsen fra Gefle og Umeå til Amsterdam og Humber med Jern- og Træladning indkommet til Frederikshavn med Tab af Dækslast samt svære ovenbords Skader; maa repareres.

Elisabeth, Dpsk. er indkommet til Frederikshavn med Tab af Master og Baade samt anden ovenbords Skade. Dækslasten er gaaet over Bord.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga til Ghent haft Brand om Bord. Skibet er indkommet til Frederikshavn for at aflægge Forklaring og for at indtage Bunkerkul.

Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Diesel-Motorskib. Et nyt Diesel-Motorskib sættes den 3. ds. i Vandet fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeris Skibsværft paa Refshaleøen.

Skibet er det tredje i en Række af flere Skibe, som Rederi-Aktiebolaget Nordstjernan i Stockholm har bestilt hos Aktieselskabet Burmeister & Wain til dets Stockholm—La Plata Linie.

Det har en Længde af 362 Fod, Bredde 51 Fod 3 Tm., Dybde til Hoveddæk 25 Fod 6 Tm. og en Bæreevne af 6.500 Tons.

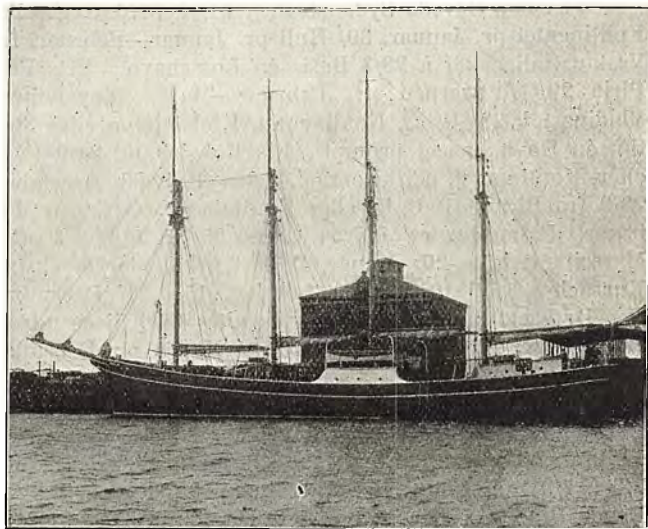
Maskineriet kommer til at bestaa af 2 Hoved Diesel-Motorer, hver paa 1.000 I.H.K., samt 2 Hjelpe-Diesel-Motorer, hver paa 200 E.H.K.

Alt Dæksmaskineri som Spil, Ankerspil og Styreapparat bliver elektrisk drevet.

Skibet blev døbt »Kronprins Gustaf Adolf«.

Afløbningen foregik smukt og overværedes af Skibets Redere, Generalkonsul Axel Axson Johnson og Konsul Helge Axson Johnson, Kaptajn Mordahl, Repræsentanter for Værf-tets Bestyrelse og Direktion samt flere Indbudne.

Paa den ledige Bedding lægges Kolen til en ny Dampner til Det Forenede Dampskibs-Selskab.



M/S „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 7./12. — Alexandra, Nielsen, pass. Dardanelerne 5./12. — Algarve, Borries, ank. hertil 9./12. — Anglo Dane, Pape, afg. Arendal 6./12. — A. N. Hansen, Sø- rensen, afg. herfra 8./12. — Antwerpen, Madsen, i Dok. — Arkansas, Egense, ank. Boston 7./12. — Arno, Lepper, pass. Sagres 2./12. — Aurora, Gommesen, afg. Riga 7./12. — Baron Stjernblad, Sørensen, ank. Petersborg 1./12. — Beira, Mor- tensen, ank. Newcastle 8./12. — Bergenhus, Meyer, ank. hertil 9./12. — C. F. Tietgen, Pedersen, afg. Kristianssand 9./12. — Charkow, Søeberg, pass. Brunsbüttel 8./12. — California, Petersen, ank. hertil 8./12. — Christian IX, Hyllested, pass. Brunsbüttel 9./12. — Christianssand, Andresen, afg. Bergen 8./12. — Dagmar, Müller, ank. Antwerpen 4./12. — Dania, Jørgensen, pass. Portland 7./12. — Ebro, Lunge, ank. Hull 4./12. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 8./12. — Ficaria, Munch, ank. hertil 8./12. — Florida, Andersen, pass. Madeira 4./12. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 26./11. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 2./12. — Hengest, Jørgensen, ank. hertil 7./12. — Hjelm, Andersen, ank. hertil 6./12. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Livorno 7./12. — Jolantha, Kyllsbech, ank. Helsingør 7./12. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 1./12. — Kentucky, Andresen, ank. Baltimore 6./12. — Kiev, Tønnesen, ank. hertil 8./12. — Loire, Craignou, pass. Dartmouth 6./12. — Louise, Svan, i Dok. — Louisiana, Jon Ponsen, ank. Port Bolivar 7./12. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Hanstholm 8./12.

— Minsk, Harder, ank. hertil 4./12. — Morsø, Nellemann, pass. Brunsbüttel 2./12. — Nicolai II, Petersen, ank. Antwerpen 24./11. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Rotterdam 7./12. — Omsk, Jacobsen, ank. Libau 5./12. — Oscar II, Hempel, afg. New York 4./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 6./12. — Perm, Tramp, pass. Brunsbüttel 8./12. — Pregel, Iversen, pass. Dartmouth 7./12. — Romny, Bøgvad, ank. Denia 8./12. — Sagg, Hansen, ank. Windau 8./12. — Saxo, Rasmussen, ank. London 8./12. — Seine, Le Dizes, pass. Brunsbüttel 8./12. — Texas, Clauson Kaas, ank. Kristiania 6./12. — Thyra, Myhldorf, ank. Antwerpen 5./12. — Tiber, Pape, ank. Riga 8./12. — Tomsk, Wi-berg, pass. Holtenua 9./12. — Tula, Therkildsen, ank. Riga 6./12. — Tyr, Thaning, ank. hertil 7./12. — United States, Gøttsche, ank. New York 2./12. — Viking, Dam, afg. Petersborg 8./12. — Virginia, Fischer, afg. Filadelfia 5./12.

C. K. Hansen. Aggersborg pass. Kjøbenhavn 8./12. — Amalienborg afg. Sunderland 5./12. — Brattingsborg pass. Kertch 6./12. — Børglum ank. Ursviken 4./12. — Dansborg ank. Genua 1./12. — Elsborg pass. Lizard 7./12. — Esrom ank. Taganrog 2./12. — Flynderborg pass. Kjøbenhavn 7./12. — Frederiksborg ank. Huelva 4./12. — Guldborg afg. Sunderland 5./12. — Gurra afg. Barry 29./11. — Hammerhus pass. Colombo 24./11. — Harrildsborg afg. Frederikshavn 6./12. — Hundborg afg. Blyth 4./12. — Jelling afg. New York 3./12. — Jomsborg ank. Huelva 6./12. — Jungshoved ank. Kjøbenhavn 25./11. — Jægersborg ank. Tyne 24./11. — Kallundborg ank. Huelva 21./11. — Kalø pass. Dungeness 5./12. — Klampenborg pass. Gibraltar 6./12. — Kronborg ank. Galveston 1./12. — Lejre ank. Santos 3./12. — Marselisborg afg. Santa Fé 3./12. — Næsborg ank. Riga 1./12. — Randelsborg afg. Frederikshavn 6./12. — Silkeborg ank. Huelva 4./12. — Skanderborg pass. Gibraltar 1./12. — Skodsborg ank. Malmø 7./12. — Spigerborg ank. Newport 5./12. — Stegelborg ank. Ghent 1./12. — Stjerneborg afg. Frederikshavn 6./12. — Søborg pass. Brunsbüttel 7./12. — Taarnborg ank. Petersborg 6./12. — Ulfsborg afg. Glasgow 4./12. — Uranionborg afg. Huelva 7./12. — Vordingborg afg. Immingham 6./12. — Ørkild pass. Zea 3./12.

Det Østasiatiske Kompagni. Chumpon afg. Suez 2./12. udg. — Pangan afg. Colombo 5./12. udg. — Silvercedar afg. Antwerpen 3./12. udg. — Annam afg. Antwerpen 7./12. udg. — Bintang afg. Portland 6./12. udg. — Siam afg. Antwerpen 31./10. udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3./11. udg. — Kina ank. Kobe 8./12. udg. — Tranquebar pass. Suez 5./12. udg. — Selandia pass. Suez 9./12. hjemg. — Bandon ank. London 8./12. hjemg. — Indien ank. Kjøbenhavn 5./12. — Samui afg. Trinidad 9./12. hjemg. — Arabien afg. Sabang 29./11. hjemg. — Cathay afg. Sabang 5./12. hjemg. Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Le Havre 7./12. hjemg.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Aarhus 7./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Nørresundby 6./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Aalborg 6./12. til Sunderland. — Russ, Petersen, afg. Neapel 6./12. til Novorossisk. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 27./11. til Savona. — Excellence Pleske, Tannebek, afg. Petersborg 3./12. til Boness. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Ancona 5./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Frederikshavn 7./12. til Rouen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Livorno 21./11. til Pensacola. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Novorossisk 5./12. — Nawa, Dahl, afg. Genua 12./11. til Gulf of Mexico.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. North Shields 16./11. — Martha, Christensen, afg. Tunis 28./11. — Elna, Rathje, ank. Porto Empedocle 5./12. — Therese, Pedersen, ank. Savona 9./12. — Harriet, Larsen, ank. Sousse 8./12. — Dagny, Therkildsen, ank. Malmø 5./12. — Simone, Møller, afg. Swansea 1./12. — Jeanne, Olsen, afg. Swansea 9./12. — Vera, Risø, ank. Bona 8./12. — Daisy, Jørgensen, ank. Sølvborg 7./12. — Annine, Leth, ank. Boness 9./12. — Kamma, Løffler, ank. Swansea 30./11. — Betty, Lagesen, ank. London 6./12.

Vesterhavet. Nordsøen, Gram, ank. Goole 8./12. — Olga, Christensen, afg. Kjøbenhavn 7./12. til Sevilla. — Marie, Nielsen, ank. Wiborg 6./12. — Nancy, Pedersen, ank. Tarragona 6./12. — Bodil, Jensen, ank. Åbo 6./12. — Karla, Nielsen, pass. Portland 5./12. for Malaga. — Nora, Lauritsen, ank. Barcelona 5./12. — Nerma, Degn, afg. Malaga 5./12. til London. — Ellen, Nielsen, afg. Gandia 4./12. til Bremen. — Inger, Schiff, ank. Valencia 4./12. — Cito, Jepsen, ank. Hamburg 8./12. — Thyra, Jessen, ank. Hamburg 9./12. — Rigmor, Uldall, afg. Koivusaari 9./12. til Sevilla. — Gerda, Iversen, afg. Tynen 9./12. til Wisby. — Nexos, Basse, ank. Malaga 8./12. — Stella, Larsen, pass. Gibraltar 8./12. for Bristol. — Ulla, Hansen, pass. Hanstholm 8./12. for Middelfart. — Dagmar, Sørensen, ank. Dieppe 8./12. — Fylla, Brinch, ank. Antwerpen 8./12.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg pass. Sundet 6./12. —

Anna Mærsk pass. Skagen 6./12. — Chassie Mærsk ank. Libau 4./12. — Eleonora Mærsk afg. Cathania 6./12. — Hulda Mærsk ank. Hartlepool 8./12. — Laura Mærsk ank. Galveston 4./12. — Lexa Mærsk ank. Tarragona 3./12. — Peter Mærsk ank. Riga 8./12. — Sally Mærsk ank. Antwerpen 2./12.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Riga 1./12. — Sara, Jensen, afg. Petersborg 27./11. — Helene, Sørensen, ank. Grangemouth 1./12. — Ragnhild, Schultz, ank. West Hartlepool 6./12. — Valborg, Hansen, afg. Rendsborg 7./12. — Sjøllaud, Svarrer, ank. Nantes 9./12. — Estrid, Hansen, afg. Hamburg 6./12. — Agnete, Dam, afg. Nantes 5./12. — Gunhild, Hansen, ank. Libau 5./12. — Hermia, Farup, ank. Aalborg 1./12. — Alice, Jørgensen, ank. Hamburg 9./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Korsør 7./12. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Liverpool 6./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Stockholm 4./12. — Svend, Schmidt, afg. Aarhus 3./12. — Urania, Clausen, ank. Hull 8./12.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Riga 3./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Villagarzia. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — England, Bennetsen, pass. Holtenua 9./12.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Newport 5./12. — Europa, Friis, ank. Burntisland 4./12. — Frankrig, Nielsen, ank. Mobile 25./11. — Tyskland, Danstrup, ank. New York 29./11.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Methil 8./12. — Thorvaldsen, Olsen, pass. Holtenua 9./12. — Nordpol, Nielsen, afg. Wiborg 6./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, Clausen, afg. Bajonne 9./12. — Alf, Clausen, afg. Grangemouth 8./12.

Orion. Erik, Nielsen, afg. Windau 9./12. — Flindt, Hansen, ligger i Riga. — Fyen, Mathiesen, afg. Riga 10./12.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. New Orleans 6./12.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Methil 8./12. — Gulfaxe, Hemmingsen, ank. Rotterdam 2./12. — Skinfaxe, Faber, ank. Kiel 8./12. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Antwerpen 8./12.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Frederikshavn 6./12. til Ghent. — London, Larsen, afg. Tyne 8./12. til La Rochelle. — Paris, Andersen, ank. Boness 8./12. — Bryssel, Kaas, afg. Las Palmas 6./12. til Gambia.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Barbados 4./12. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Tyne 1./12. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 4./12.

Dania. Ely, Nielsen, afg. Blyth 9./12. til Oaxen. — Nelly, Clausen, ank. Cotte 30./11. — Fanny, Eriksen, ank. Rotterdam 7./12. — Lilly, Bang, pass. Gibraltar 8./12. for Helsingborg. — Alexy, Sørensen, pass. Sagress 4./12. for Antwerpen. — Dagny, Clausen, ank. Methil 8./12. — Mary, Duhn, ank. Aarhus 7./12.

Dampskibsselskabet Rødbj Havn. Freja ank. Goole 6./12.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalconsul Elisejeff ank. Kiel 8./12.

Ærø. Enigheden, Jensen, ank. Vlaardingen 2./12. — Erindrin, Nielsen, ank. Boness 5./12. — Energi, Jensen, ank. Grimsby 6./12. — Emanuel, Svane, ank. Blyth 6./12.

Sejlskibe.

Svendborg. C. W. Petersen, Petersen, ank. Coruna 2./12. — Zenitha, Jensen, ank. Frederikssted 3./12. — Nordstjernen, Hansen, ank. Boulogne 2./12. — Noah, Jørgensen, ank. Deals Red 2./12. — Mercur, Lund, ank. Vigo 3./12. — Ludvig, Jørgensen, ank. Schwartzenhütten 1./12. — Dagmar, Petersen, ank. Quimper 2./12. — Cornwall, Petersen, ank. Lorient 3./12. — Ariel, Ravnemose, ank. Quimper 3./12. — Neptunus, Nielsen, ank. Stockholm 6./12. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Poole 5./12. — Delos, Andersen, ank. Arendal 5./12. — Roma, Jensen, ank. Thurø 5./12. — Najaden, Rasmussen, ank. Thurø 6./12. — Otto, Klug, ank. Dungeness 5./12. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 8./12. — Triton, Jensen, ank. Nakskov 6./12. — Niels Juel, Olsen, ank. Sølvborg 6./12. — Emilie, Rasmussen, ank. Deal 4./12. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Deal 4./12. — Union, Andersen, ank. Slite 4./12. — Peter, Hansen, ank. Åhus 8./12. — Jørgen Larsen, Mikkelson, ank. Stettin 9./12. — Venus, Hansen, ank. Thurø 8./12. — Marie, Hansen, ank. Thurø 8./12. — Ragnhild, Wilde, ank. Kjøbenhavns Red 9./12. — Marie, Nielsen, ank. Faaborg 9./12. — Alma, Hansen, ank. Boness 9./12. — Lars Jørgensen,

Jørgensen, ank. Warnemünde 8./12. — Skjold, Larsen, ank. Flensborg 9./12.

Æro. Agent Petersen, Frederiksen, afg. Bahia 1./12. til Laguna de Terminos. — Margrethe, Petersen, ank. Kjøbenhavn 1./12. — Norden, Rasmussen, afg. Bandholm 2./12. til Kristiania. — Mercur pass. Beachy Head 1./12. vestg. — N. Hansen, Albertsen, ank. Setubal 2./12. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Skien 30./11. — Emanuel, Kastrup, ank. Dover 3./12. p. R. t. Coruna. — Anne, Mikkelsen, ank. Marin 3./12. — Esther, Wilhjelm, ank. Pernambuco. — Alfa, Madsen, ank. Cumano. — Fortuna, Schmidt, afg. Kjøbenhavn 4./12. til Marstal. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dieppe 7./12. — I. A. Kromann, Christensen, afg. Dysart 4./12. for Bogense. — Marthing, Friis, ank. Pornic Bay. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Hals 6./12. — Maagen, Mortensen, ank. Petros 5./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karrebæksminde 7./12. — Levi, Bager, ank. Kjø-

benhavn 6./12. — Nauta, Stærke, afg. Viza 1./12. — Activ, Rasmussen, ank. Holbæk 8./12. — Th. Lohse, Boye, ank. Libau 8./12. — Arietis, Andersen, ank. Randers 8./12. — Fredensborg, Kiesby, ank. Cuxhaven 6./12. — Maren, Albertsen, ank. Kjøbenhavns Red 8./12. — Fugløn, Schmidt, ank. Helsingør 8./12. — Nielsine, Christensen, ank. Kjøbenhavn 6./12.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, den 11. December 1913. — Den paatænkte Jernbanebro over Storstrømmen. — Højesteretsdom. — Søforhør. — Engelsk Søretsdom. — Smuk Sømandsdaad. — Den svenske Dampner »Georgias« Bjergning. — Hvordan faar vi Søfolk? — Fragtmarkedet. — Generalforsamling. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

— Faas hos samtlige Provianteringshandlere. —

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line. No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragt dampere.

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 400,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansegade 1². Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim.

i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Udkommet er:

Teknisk maritim Ordbog

fra Dansk til Engelsk, Tysk og Fransk samt fra Engelsk, Tysk og Fransk til Dansk.

Udgivet af Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn.
2den Udgave.

Udvidet og omarbejdet af O. Jørs, Kaptajn i Artilleri t. Pris indb. i Shirtsbind 3 Kroner.

Faas i alle Boglader.

H. Hagerups Forlag, Kjøbenhavn K.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160.

„Danskellloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarks-gade 80, Frederikshavn.

HUSK at

JENS KJELDSSEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

— Vestervoldgade 5. —

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse
af Mr. Thomas Watsons Bog »Know your own ship«.

Faas i København fra de nautiske Foreningers Lokaler og hos Blækkenslørers Efflig,
Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. indbundet Ekspil.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus

Al Slags

Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen

„JOMSBORG“

AARHUS, vis à vis Rullebroen.

All Kød og Delikatesser til

Skibsprovantering

Hurtig og reel Betjening.

M. P. Jørgensen, Slagtermester.

Nærmeste Slagterforr. ved Havnen.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014

J. P. Nielson, Slots-g. 26, Aalborg

Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtig og solidt til moderate Priser.

ZOO. HAVE

i København

køber gerne for den
brugbare Dyr.

W. CHR. WILLARSEN

Skibssmedie

Galvaniseringsanstalt

AALBORG

St. Hansgade 9. Telefon 187.

Dæksbaad.

»Ivar Hvidtfeldt«, 19,20 Br. Tons, kravelbygget, 12 HK. Dan Motor, vel vedligeholdt og drift-sikker, 5 gode Sejl, god Rig-ning og Jolle, Baad og Motor 5 Aar gammel, sælges billig, naar Handel kan ske snart.

Henvendelse til

Brodrene THOMSEN,

Nakke, Nykjøbing Sj.



Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natliff. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen (H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND ^{A/S}

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutak r & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søn's Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmæglere.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.

— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmæglere, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: **Hoppe**

Telefon: 200.

ASSENS. Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409.
Statstelefon 40.

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Søborg“

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.

Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“.

AALBORG.

Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2.

Saxkjøbing.

Telegr.-Adr.: „Mægleren“

Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler

og

Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,

Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhyringsagent.

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyring“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: *Cadenius.*

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: **Harkristensen**

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Fribavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Frederikshavns Værft og Flydedok ^{A/S}

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFTET FRH. —

— Telefon 210. — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

SOLE SHIPPERS OF

BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS

BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT

ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Brede 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10% 20% 30% 40% 50%
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina—Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Göteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Den-arara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien—Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedn fra København, Østersøen, Göteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

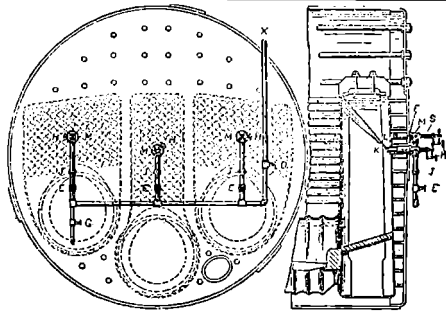
Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. December 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS

Billige i
Anskaffelse.



Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Haandtag og uden at behøve at aabne Røggammerdørene, hvorved undgaaes holde Lufstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower faa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttetvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Emil A. Schneider.

Telefon 8210.

Nørregade 40. Kjøbenhavn.

Leverandør til Marinen.



¶ Margarine, specielt præ-
pareret for Skibsbrug.
Fortrinlig, holdbar, smør-
farvet Kvalitet, leveres til
alle engelske og andre
europæiske Havne ved
Henvendelse til Fabrikken.

OTTO MONSTED

(LIMITED)

SOUTHALL, nr. LONDON.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

Als **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM  **HOLZAPFEL**)

Indregistreret Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Ankere, Kjæder, Tougværk

samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

BLOM & Co., NORRKÖPING,

Skibsmægler- & Befragtningsforretning.

Agenter for

Lloyd's & Nordisk Skibsrederforening.

Nic. Heimbürger Skibsmægler

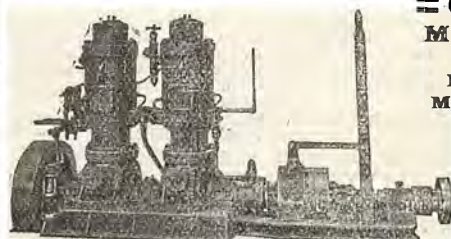
St. Petersburg. Rusland.

Telegr.-Adr.: Heimbuerger.

== TUXHAM == RAAOLIE MARINE MOTOREN

DRIFTSSIKKER — ØKONOMISK
LET AT BETJENE
HURTIG OG SIKKER MANØVRERING

**= GULD =
MEDAILLE**
VED
INTERNAT.
MOTORUDST.
1912



TUXHAM
MASKINFABRIK
KJØBENHAVN

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

TIL SKIBSBRUG

anbefales

Carlsberg Ølsorter

Carlsberg Mineralvande

Depot:

Havnegade 47. ————— Telefon 4980.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

Nybygninger og Reparationer af Skibe, Dokker og Maskinanlæg af enhver Størrelse og Art.

Stor-Smedie for Udørelse af Stævne, Ror og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Saalstøbegods saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

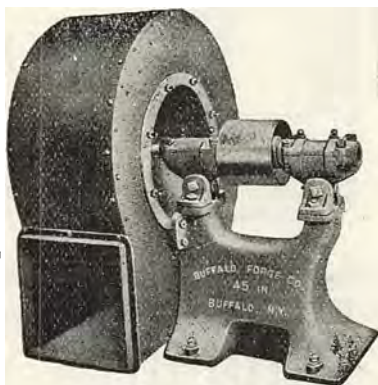
Specialiteter: Sø-Aske-Ejektorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslar. Centrifugalpumpe, Anlæg for Flyde- og Tørdokker. Simplex-Dampumper, Marine-Luftpumper, Tørluftpumper for højt Vakuum, Overfladekondensationer Rbuelbronze af høj Styrkegrad og Udvidelse, Dampspil, Dampankerspil, Tandhjul af forskellige Størrelser uden Model Gebr. Howaldts Metalpakning.

Bureau, Kjøbenhavn K., Amaliegade 34. Telefon 10140.

Telegram-Adresse: „Carlholtermann“, Kjøbenhavn.

BLÆSERE OG EXHAUSTORER

for alle Arter af
Lufttransportanlæg,
Røgfri Esser,
Spaansugning,
Luftopvarmning, Ventilation,
Kunstig Træk
etc.



Leveret til:

De danske Statsbaner,
A/S Burmeister & Wain's
Maskin- & Skibsbyggeri,
A/S Helsingørs Jernskibs-
& Maskinbyggeri,
F. L. Smidth & Co.,
Kjøbenhavns Sporveje,
Det kgl. Orlogsværft,
A/S Scandia, Randers,
etc.

Forlang Specialtilbud og Referencer.

Telefon
7885.

V. LÖWENER,

Telefon
7885.

Kontorer og Lagere:

Kjøbenhavn: Vesterbrogade 9B. Stockholm: Vasagatan 14. Christiania: Kirkegaden 20. Moskou: Mjassnitzkaja 32.



RATIN



Uskadellig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662



Berg & Larsen
Nyhavn 53, København,
og
Chr. Schjørbecks Efterf., Helsingør.
Skibsprovantering
Lager af Manilla- og Hampfougværk
Telegr.-Adr.: Berg&Larsen. Telef. 120.



Ingen Passagerbaad og intet
Dampskibskontor bør undvære

Luftrensingsapparatet PEROLIN.

Mangfoldige Rejsende foretrækker Jernbanen fremfor Sejlads kun paa Grund af den i Dampskibe særegne, kvalme Luft. Ved Benyttelse af vore Apparater tilsikres, at Luften bliver ren, idet de borttager al Kvalme, Tobaksrøg etc.

De mest prominente udenlandske Linier betragter Luftrensingsapparatet „PEROLIN“ for uundværligt; Norddeutscher Lloyd, Bremen, skriver f. Eks.:

Zurückkommend auf Ihr Geerhtes vom 2. d. Mts. bescheinigen wir Ihnen gern, dass wir mit Ihren Pero In-Spritzen sehr zufrieden sind. Die Wirkung der Desinfektionsessenz haben wir als eine angenehme erfrischenden und luftreinigende empfunden.
Hochachtungsvoll
Norddeutscher Lloyd, Abteilung Zwischendeckpassage, gez. PLETTENBERG.

Eneforhandling for Danmark ved

BOGGILD & JACOBSEN, Knabrostræde 30.

Telefon: Byen 8040 og Byen 3742.

Forlang uden Forbindende Apparatet demonstreret.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsprovantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.

Budtz-Jørgensen

Havnegade 47 a. Tlf. Byen 77.

Skibs-Blikkenslageri.

Leverander til D. F. D. S.

Assuranceforeningen „SKULD“

Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnat regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein. St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

DAM & SVENSSON,

OSKARSHAMN,
SKEPPSMÄKLARE, HAVERIAGENTER & SPEDITÖRER.

Förmedlar köp och försäljningar av ångare och segelfartyg.
Agentur för sjöförsäkringen i Nya Hansa, Stockholm.

Ombud för Aktiebolaget Saltvik Slip.

Rikstelefoner: Kontoret & Dam 91, C. O. Svensson 289.

Telegrafadress: DAMSON.

Kjøbenhavn, den 18. December 1913.

Vi har modtaget følgende:

Sildelosning i Königsberg i Preussen. Undertegnede Skibsførere tillader sig at henlede Opmærksomheden paa de elendige Forhold, der eksisterer i Königsberg med Hensyn til Sildelosningen i Yarmouth Sæsonen.

Her ligger nu for Tiden en hel Del Baade, hvoraf kun 4 à 5 Stykker kan faa Kajplads ved Sildekajen, de fleste har ligget her 8 à 10, ja op til 13 Dage for at losse sin Last.

Kajforholdene er aldeles utilstrækkelige for den store Import, og hertil kommer, at Varen køres bort fuldstændig efter Modtagernes Forgodtbefindende, idet Konnossementet ikke indeholder nogen Klausul, der forpligter Modtagerne til at bortskaffe Varerne indenfor en rimelig Tid, hvorfor der i hvert Fald for flere Modtageres Vedkommende vises en over alle Grænser skridende Ligegyldighed. Mæglere og Kaptajner gør daglig baade skriftlig og mundtlig Modtagerne ansvarlige for Liggedagspenge, men saavidt os bekendt, er endnu ingen Proces udfægtet, grundet paa Konnossementets Mangel paa en Klausul for Lossetiden, især da der i Königsberg ingen Usance eksisterer, hvorefter Mæglere og Skibsførere kan gøre sin Ret gældende.

Vi henstiller derfor ærbødigst til D'Hrr. Redere og Befragtere, i hvert Fald i Yarmouth Sæsonen, ikke at acceptere noget Certeparti til Königsberg uden faste Lossedage drejende fra den Tid, Baaden er indklareret ved Tolden. Kan dette ikke gennemføres, burde i hvert Fald en betydelig Fragtforhøjelse finde Sted for denne Plads.

Ogsaa en Klausul, der bestemmer, at Skibet er uansvarligt for Indhold, Kvalitetsmærker og andre Mærker, maa fastholdes, thi ret ofte lyder Konnossementet paa »Fulls« og en anden Vare af simple Mærker losses. Da rent Konnossement er tegnet, gør Modtagerne Afdrag for Differencer, hvilket er aldeles urimeligt, al den Stund, det er omtrent umuligt for Styrmanden at kontrollere dette saavel ved Indlastningen som ved Losningen.

Ogsaa ved Tallet opstaar hyppigt Differencer, men disse stammer vel ofte fra de vanskelige Forhold under Indlastningen, men i Følge tysk Lov skal Stykgods afleveres partivis til hver Modtager, hvilket ikke er muligt under Losningen, idet Tønderne losses imellem hverandre, og Sorteringen foregaar paa Kajen. Paa denne Maade fastsættes Manco'en mange Gange efter Baadens Afgang.

For længere Tid siden lod Børskomiteén paa Opfordring af Mæglerne Sildemodtagerne sammenkalde for at faa en Ende paa disse aldeles forældede Forhold, og Mæglerne forlangte da, at det Antal, som fastsattes af Styrmand, Toldbetjent og eventuelt en edsvoren Taljemand, umiddelbart efter at Tønderne forlader Skibet, ogsaa skulde anerkendes af Modtagerne, men disse Underhandlinger strandede paa Modtagernes Fastholdelse af dette gammel-dags System, idet de støttede sig paa en umulig Paragraf i Loven.

p. t. Königsberg i Preussen, December 1913.

Flere Skibsførere.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Det danske Vicekonsulat i Patras. Nærværende fremkommer for at bede Dansk Søfartstidende henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at Pladsen som dansk Vicekonsul i Patras snarest mulig maa blive besat, thi hvor uheldigt man er stillet her uden et Konsulat, ved kun den eller de, som kommer her. Mine Breve var f. Eks. spredt over alt her; jeg fandt dem dels i det engelske og dels i det norske og tyske Konsulat.

Det er almindeligt, at Købmændene her tillige er Modtagere af vore Laster, saa naar Vanskeligheder indtræffer med Lasten og vi ingen Konsul har at søge Assi-

stance hos, saa er vi omtrent prisgivet Købmændenes Forgodtbefindende.

Den tysk-norske Konsul, Hr. Gundert, har været mig meget behjælpelig og vist sig særdeles tjenstvillig under mit Ophold her. Ved samme Hr. Gundert har jeg gjort personligt Bekendtskab med en Hr. Herman Stoltenhoff, der er bleven mig anbefalet som en Mand, der egnede sig til Konsul. Hr. Stoltenhoff er Tysker, har gjort Forretning her i 30 Aar og er en Mand af megen Anseelse her paa Pladsen. Der tales baade Engelsk og Tysk paa Hr. Stoltenhoffs Kontor, saa ogsaa i sproglig Henseende vil en Skibsfører blive heldigt stillet, hvis han blev dansk Vicekonsul.

Hvis disse Linier kan hjælpe til, at Pladsen snarest bliver besat, saa er Hensigten med dem naaet.

Patras. 8. December 1913.

M. S. Mortensen,
3/m. Sk. »Maagen«, Marstal.

Belønnet Skibsbesætning. Aalborg, 12. December. Om Børd paa Damperen »Hebe«, der for Tiden ligger her i Havnen, indfandt der sig i Aftes en Deputation med Konsul Rechner, Aalborg, som Ordfører. Konsulen takkede Besætningen for dens hellemodige Optræden ved Redningen af Besætningen paa Motorskonnerten »Kvik« i Nordsøen, og »Kvik's« Fører, Kaptajn Storm, overrakte paa Nykøbingredieriet Knakkegaards Vegne Kaptajn Ankersen et Guldur, Styrmand Jensen 100 Kr. samt Matroserne Poffler og Madsen hver 50 Kr. i Belønning.

Hs. Maj. Kongen har under 16. ds. givet Fortjenstmedaljen i Sølv, med Tilladelse til at bære den, til Kaptajn A. N. Ankersen og 1ste Styrmand J. K. Jensen samt Matroserne C. Poffler og V. S. Madsen af Det forenede Dampskibsselskabs Damper »Hebe«, som i den orkanagtige Storm Natten mellem den 18. og 19. November d. A. under meget vanskelige og farefulde Omstændigheder i Skagerak reddede Besætningen fra Motorskonnert »Kvik« af Nykøbing M.

(Ritz. Bur.)

Vulkanske Udbrud paa Ny Hebriderne. Marseille, den 15. December. Damperen »Pacifique«, der er ankommet til Noumea fra Ny Hebriderne, meddelte, at der paa en af Øerne i Gruppen, Ambryn, har fundet vulkanske Udbrud Sted, som varede i mange Dage. Der dannede sig 6 ny Kratere, og Krateret Mount Minnie styrtede sammen. En Del Landsbyer er bleven oversvømmet af Lava, og en Del Indfødtne skal være omkommet, derimod ingen Evropæere. En fransk Damper reddede 500 Personer, for største Del gamle Folk og Børn, der var blevet ladet i Stikken. En Del af Øen er blevet ødelagt ved Ild, og dens Floder er forvandlet til Lavastrømme.

(Ritz. Bur.)

Skonnerten »Confidence«s Forlis. Svendborg, den 9. December. Skonnerten »Confidence« af Thurø, som menes at være gaaet under paa Rejsen fra Nakskov til Stavanger, havde en Besætning af fem Mand, nemlig Føreren, Kaptajn A. Michaelsen, Styrmand R. A. G. Sigan fra Berlin, Leimatros Severin Hansen fra Haslev, Jungmand Johannes Willumsen fra Kerteminde og Kok V. F. Mørck fra Skanderborg.

(Ritz. Bur.)

Søulykker. Emden, den 15. December. Lødsen Ravenberg, der i Gaar Formiddag lodsede Damperen »Narvik« herfra nedad Emsfloden, er i Dag af Slagskibet »Rheinland« fundet som Lig, drivende i et Redningsballe, og bragt ind til Wilhelmshafen. I den vest-

lige Arm af Emsfloden har man observeret et Jernskib, der er kængret, og det anlages, at dette Skib er »Narvik«, da der i Nærheden er fundet en Baad drivende, som hørte til »Narvik«. I Baaden fandtes Liget af en Mand. Man véd endnu ikke, hvad der er blevet af Besætningen, der talte 30 Mand.

Damperen »Narvik« ejedes af Firmaet Possehl & Co., Lübeck, og sejlede mellem Narvik og Antwerpen, almindeligvis lastet med Eris og Kul. Damperen, der var paa c. 6,000 Tons, var bygget i 1906.

Cuxhafen, den 16. December. Norsk Bark »Amazonzone«, paa Rejse med Træ fra Sundsvall til Melbourne, er strandet ved Borkum og blevet fuldstændig Vrag. 9 Mand af Besætningen er bleven reddet af en Redningsbaad, medens de øvrige 9 Mand skal være druknet.

(Ritz. Bur.)

Rapporteret Skib. Den 11. ds. paa 57° 32' N. Br. og 8° 20' Ø. Lgd. passeredes 3/m. Skonnert »J. Koefoed« (N. M. H. F.), hjemmehørende i Faxe, vest-gaaende med Trælast, som bad mig rapportere Skibet. Vinden frisk vestlig med en Del Sø.

M. J. Nielsen,
Fører S/S. »Ely«.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig: Guvernementet Uralsk i Rusland og Jokohama i Japan er erklæret for pestsmittet.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 60/1913, afsagt den 13. August 1913. Handelsfirmaet Vilhelm Albertsen & Co. mod Det forenede Dampskibsselskab.

I Følge Konnossement af 13. Februar 1913 blev der med det de Indstævnte, Det forenede Dampskibsselskab, tilhørende Dampskib »Ebro« i Catania afskibet fem Sække Mandler, der efter Konnossementets Udvisende var modtaget »i tilsyneladende god Orden og Kondition« og skulde afleveres i Kjøbenhavn i samme gode Stand. Citanterne, Handelsfirmaet Vilhelm Albertsen & Co., stod som Afskibere, og Konnossementet var stilet til Ordre.

Ved Ankomsten hertil viste det sig, at to af Sækkene var beskadigede, og at der af Indholdet manglede i den ene Sæk omtrent en Tredjedel, i den anden to Tredjedele, eller tilsammen 111 kg. Efter den i denne Anledning optagne Søforklaring maa det, hvad ogsaa Parterne er enige om, antages, at Sækkene efter Indladningen forsættelig er bleven ituskaaret, og at en Del af Indholdet er bleven stjaalet. Det er ikke lykkedes at tilvejebringe Oplysning om de nærmere Omstændigheder ved Tyveriet, navnlig ikke om, hvor det er begaaet eller af hvem, af Skibets Folk, af Arbejdere, der var antaget af Skibet, eller af udenforstaaende. Skibet havde anløbet flere Havne paa Vejen fra Catania til Kjøbenhavn.

Citanterne, som mener, at Rederiet maa være ansvarligt for den foreliggende Manco, har under nærværende Sag søgt de Indstævnte tilpligtet at betale Rmk. 245.31 med Renter til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifundne med Tillæg af Sagens Omkostninger.

For saa vidt de Indstævnte til Støtte for deres Frifindespaastand har gjort gældende, at denne allerede er hjemlet ved Sølovens almindelige Bestemmelser, kan der ikke gives dem Medhold heri. Det følger af Sølovens § 142, at de Indstævnte maa være ansvarlige for en undervejs opstaaet Manco, medmindre de kan gøre antageligt, at Skaden hidrører fra en ulykkelig Hændelse, som det ikke

har staaet i Skipperens eller Mandskabets Magt at afværge. Dette er ikke gjort antageligt, saa meget mindre som det ikke vides, om Tyveriet ikke er begaaet af en Person, for hvis Handlinger Rederiet efter Sølovens § 8 har Ansvar.

De Indstævnte har tillige paaberaabt sig forskellige Bestemmelser i Konnossementet, bl. a. dettes Punkt 3, hvori de har forbeholdt sig Ansvarsfrihed for »any consequences of the act of thieves, of whatever nature or kind whether on board or not, barratry,« Citanterne har vel gjort gældende, at de ikke kan være bundne ved disse og lignende Bestemmelser, der med smaa Typer findes paatrykt Konnossementets Bagside, og med hvilke de vil have været ganske ubekendt, men heri kan der efter Omstændighederne ikke gives dem Medhold, navnlig ikke, hvor det gælder en under Nutidens Forhold saa sædvanlig Ansvarsfrihedsklausul. Hvad denne Klausul angaar, maa der gaas ud fra, at de foran citerede Ord »thieves . . . barratry« fritager Rederiet for Ansvar. Selv om der mulig med Ordet »Thieves« efter engelsk Opfattelse kun er sigtet til Tyve, som ikke hører til Besætningen, maa Ordet barratry antages at omfatte ogsaa Tyverier af Besætningen. Det findes herefter uforment at undersøge, hvilken Betydning der maatte kunne tillægges de øvrige af de Indstævnte paaberaabte Ansvarsfrihedsklausuler. De Indstævntes Frifindespaastand vil være at tage til Følge, medens Sagens Omkostninger efter Omstændighederne vil være at opheve.

Dom i S. S. Nr. 69/1913, afsagt den 6. August 1913. Kaptajn C. A. Oliequist, Fører af Bark »Trio« af Oscarshavn mod Kjøbenhavns Bugser- & Skibsvandsforsyningsselskab ved J. C. Monies & Einer Larsen.

Den 14. Maj 1913 paatog Indstævnte, Kjøbenhavns Bugser- & Vandforsyningsselskab ved J. C. Monies & Einer Larsen, sig med sin Bugserbaad »Victoria« at slæbe den af Citanteren, Kaptajn C. A. Oliequist, førte Bark »Trio« fra Kjøbenhavn til Drogdens Fyrskib for 55 Kr. Indstævnte fik straks en Anvisning paa Beløbet og begyndte Slæbningen, men ved Nordre Røse maatte Slæbningen afbrydes, da Strømmen var for stærk. »Victoria« gik til Kjøbenhavn, hvor Kaptajn Monies hævdede Anvisningen. Næste Dag var »Victoria« ikke ude ved Skibet. Det er oplyst, at »Victoria« tidlig om Formiddagen var et Stykke udenfor »Trekroner«, men at den straks vendte om, da Kaptajnen at kunne skønne, at Strømmen stadig var for stærk. Det maa betragtes som oplyst, at Strømmen om Morgen var omtrent ligesaa stærk som den foregaaende Dag, men at den allerede fra Kl. 8 var bleven betydelig svagere, og at den holdt sig forholdsvis svag hele Dagen indtil den skiftede til Nord omtrent Kl. 8 om Aftenen. Næste Formiddag gik Skibet videre uden Hjælp.

Under nærværende Sag har Citanteren forlangt Indstævnte dømt til at tilbagebetale 35 Kr. af Bugserlønnen, svarende til den ikke tilbagelagte Del af Vejen, dels til at betale Liggedagspenge for 1½ Dag, 150 Kr., alt med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaet sig frifunden.

Der skønnes ikke at kunne tilkomme Skibet Liggedagspenge, men derimod findes Indstævnte at burde tilbagebetale en forholdsvis Del — efter Rettens Skøn 30 Kr. — af Bugserlønnen, og der vil derfor være at give Dom i Overensstemmelse hermed, saaledes at Sagens Omkostninger hæves.

Sørettsdom.

Ved Dragsholm Birk afsagdes den 7. Februar 1913 Dom i Sag Nr. 118, Kaptajn N. P. Ohlsson kontra Ingeniør Adolph Heckt og Kaptajn Zimpel.

Den 22. August 1911 strandede en svensk Skonnert »Hilda« paa den østlige Side af Sjællands Rev. Odden Sogn, c. 2—3 Sømil fra Land. Skonnerten hørte hjemme

i Göteborg og maalte 171,37 Tons; den var bygget i 1873 paa Kravel af Eg og Fyr og var assureret for 2,666 Kr. Den førtes af Kaptajn Niels Peter Ohlsson, og havde desuden en Besætning af 4 Mand. Ladningen bestod af Brædder, hvis Assurancesumme var 8,769 Kr. Strandingen fandt Sted om Morgenen c. Kl. 5 og skyldtes formentlig en Forveksling af Fyret paa Sjællands Odde med Fyrskibet paa Schultz' Grund, maaske ogsaa Regntykning og haard Strøm. Skibet stødte lvers paa Revet, men svingede siden om langs det med Forstavnen mod Land. Anker blev ikke ført ud. Efter Samraad besluttede Besætningen at forlade Skibet c. Kl. 3 om Eftermiddagen, fordi Søen tog til, fordi Skibet huggede haardt, fordi Bølgerne bestandig slog over det, og fordi det havde begyndt at trække Vand. Besætningen fik kun Tid til at tage de nødvendige Klæder og Skibets Papirer med sig. Et Dampskib fra Svitzers Bjergningsentreprise kom til Stede samme Dag, men Enighed om Bjergning opnaedes ikke, og Dampskibet forlod »Hilda«. Politimesteren indfandt sig i Odden Sogn samme Dags Eftermiddag Kl. 6 og afsluttede Kontrakt om Skibets Bjergning, men allerede da havde fire Fiskere fra Hundested paa egen Haand paabegyndt Bjergningen, og disse Fiskere havde bortført en Del Genstande fra »Hilda«.

For dette Forhold er Fiskerne ved Dragsholms Birks Politirets Dom af 6. Maj 1912 anset med en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. hver, dog at Dommens Fuldbyrkelse er bleven udsat paa almindelige Belingelser i fem Aar.

Næste Dag blev der dernæst paabegyndt et andet Bjergningsforetagende, ligeledes uden Politimesterens Mellemkomst af Ingeniør Heckt og Kaptajn Zimpel under følgende Omstændigheder.

Den 23. April løb Dpsk. »Fairplay 8«, som førtes af Zimpel, ind i Heckts Havn ved Yderby med to Lægtene. Zimpel havde observeret den strandede Skonnert og spurgte Heckt, om han af denne kunde faa overladt Lægtene og Mandskab til Brug ved Bjergningen, idet Zimpel herfor tilbød ham Halvdelen af Bjergelønnen. Heckt, som vidste, at Svitzer havde opgivet Bjergningen, gik ind herpaa og stillede en Lægt og 15 Mand til Zimpels Disposition, hvorhos han selv fulgte med efter sit Opgivende, fordi han havde Ansvar for Lægterne, som ikke var assureret til Bjergningsarbejde. Ogsaa dette Bjergningsarbejde skete uden foregaaende Aftale med »Hilda«s Kaptajn. Ingeniør Heckt har anført, at han ikke vidste, hvor han var; der er ikke oplyst noget om, at han har søgt at sætte sig i Forbindelse med »Hilda«s Besætning. Politimesteren blev først telegrafisk underrettet om Bjergningsforetagendet, da det var sluttet.

Ingeniør Heckt og Kaptajn Zimpel bjergede derefter en Del af Dækslasten, som blev omhyggelig stablet i Heckts Havn. De forsøgte derhos at tage Skibet af Grunden, hvorved Fokkemasten knækkede. Endvidere blev der tilføjet Skibet en hel Del anden Skade.

Under dette sidste Bjergningsforetagende blev Styrmand Båden af Kaptajnen sendt ud til Skibet, men blev her afvist, uagtet han gjorde Kaptajn Zimpel opmærksom paa, at han var uberettiget til at bjerge uden Tilladelse.

I Følge Fuldmagt fra Kaptajn Ohlsson har Firmaet Theo Koch & Co. dernæst anlagt nærværende i Følge Hoved- og Kontrastævning procederede Sag mod ovennævnte Ingeniør Heckt og Kaptajn Zimpel, hvorunder de i Hovedsagen paastaar dem dømt til Betaling af Kr. 5,601.25 med Fradrag af et Auktionsprovenu, med Renter fra Stævningens Dato, den 26. Oktober 1911, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger skadesløst. Kaptajn Zimpel har ikke givet Møde, men Ingeniør Heckt, som har givet Møde, har under Hovedsagen paastaet sig frifunden og sig tillagt Sagens Omkostninger, medens han under Kontrasagen har paastaet Hovedcitanten dømt til Betaling af 1,790 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. Under Kontrasagen har Hovedcitanten paastaet sig frifunden og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Hvad Hovedsagens Realitet angaar, har Hovedcitanten opgjort sin Fordring til Kr. 5,601.25, nemlig:

1. Fordring for bortført Dækslast ekskl. Fragt	Kr. 2,000.00
2. Fragt for bortført Dækslast	420.00
3. Erstatning for Skade tilføjet »Hilda«	2,050.00
4. Do. for bortførte Sejl, løb, Redskaber og Inventar	331.00
5. Do. for bortførte Reservedele og Proviant	241.25
6. Do. for bortførte Sager, som tilborte Kaptajnen	109.00
7. Godtgørelse for Hyretab	450.00

I alt Kr. 5,601.25

hvorved det dog bemærkes, at der efter Stævningens Indhold herfra kan drages Nettobeløbet af, hvad der maatte indkomme ved Auktionssalg over de under foranstaaende Nr. 1, 4, 5 og 6 indbefattede Genstande. Under Sagens Gang har Hovedcitanten derhos oplyst, at der er afholdt Auktion den 16. November 1911 i Odden Sogn over de hjergede Brædder, at Nettoprovenuet af denne er opgjort til Kr. 1,549.48, (hvorved det dog bemærkes, at det af den fremlagte Genpart af Inkassationsregnskabet ses, at alle Udgifter ikke er medtaget), at Auktionsprovenuet er deponeret hos Auktionsretten, og har derefter nedsat det paastævnte Beløb med ovennævnte Kr. 1,549.48.

De under Nr. 1, 4, 5 og 6 anførte Poster andrager tilsammen Kr. 2,681.25, efter Fradrag af Auktionsprovenuet bliver der til Rest Kr. 1,131.77 hvilket Beløb altsaa Hovedcitanten paastaar sig tilkendt under Anbringende af, at det er Kontracitanten, som har bortført de ommeldte Genstande.

Der maa imidlertid gives Kontracitanten Medhold i, at det mod hans Benægtelse ej er godtgjort, at han har bortført flere Brædder fra »Hilda«, end der er solgt ved Auktionen, eller at han har bortført de under Nr. 4, 5 og 6 ommeldte Genstande og bemeldte Kr. 1,131.77 vil derfor ej kunne tilkendes Hovedcitanten.

Hvad dernæst angaar Post 2 paastaar Hovedcitanten sig herunder tilkendt 420 Kr. i Fragt for den bortførte Dækslast. Der maa imidlertid gives Kontracitanten Medhold i, at naar Brædderne er solgt ved Auktion, angiver Auktionsprovenuet Værdien af Brædderne paa Auktionsstedet, altsaa inklusive Fragten, og Beløbet vil altsaa ikke kunde tilkendes Hovedcitanten.

Hvad dernæst det under Post 6 anførte Beløb angaar, angiver dette Hovedcitantens formentlige Krav paa Tab af Hyre i tre Maaneder. Hovedcitanten anfører vel, at dette Tab er foraarsaget ved Kontracitantens og Medindstævntes skadegørende Handlinger, der har forhindret Hovedcitanten i at faa anden Ansættelse. Men da der maa gives Kontracitanten Medhold i, at han i ethvert Tilfælde ikke kan være erstatningspligtig for et saadant muligt Tab, vil Beløbet ikke kunde tilkendes Hovedcitanten.

Hvad endelig det under Nr. 3 anførte Beløb paa Kr. 2,050 angaar, har Hovedcitanten anført, at der ved Kontracitantens og Medindstævntes foran beskrevne Foretagender blev tilføjet »Hilda« betydelig Skade, hvorfor de maa være erstatningspligtige. Til Bevis for Skadens Omfang har han fremlagt en Afskrift af en Besigtelses- og Taksationsforretning, som tvende af Retten udmeldte Mænd har afholdt den 31. August 1911, og hvori de efter at have besigtiget Skibet udenbords og indenbords oven Vandet samts dets Rigning, har fundet følgende Skade: »Fokkemasten, Forstangen, Klyverbommen og Fokkeraaen knækket og aldeles ubrugelige. Fokkevanteene delvis ødelagt og maa repareres. Bramstag og to Klyverlejdere samt alle Klyvergrejer saasom Barduner, Agter- og Forhalere aldeles borte. Skandækket forude om Bagbords Bov, samt Waterbordet sprængt, den til Judasøret om Bagbord stødende Støtte sprængt fra Judasøret, Bagbord Klyds til Ankerkæden helt udrevet og Opklodsningen omkring Klydset med tilstødende to Planker splintret, Lønningen paa flere Steder om Bagbord Side meget skamfilet og Lønninglisten paa flere Steder knækket, enkelte Røstjærn revet ud af sin Stilling, en Del Skanseklædning itubruddt og forskellige større Skamfiler paa Plankeklædningen udenbords, en Træpumpe fandtes itubrækket m. m.« De udtaler derhos, at der til Udbedring af disse Skader efter bedste Skøn vil medgaa 2,000 à 2,100 Kr. Naar Hovedcitanten har paastaet sig tilkendt 2,050 Kr., har han taget Middeltallet heraf. Kontracitanten har

paastaet sig frifunden under Benægtelse af, at han har tilføjet »Hilda nogen Skade, at han hæfter for Medindstævntes mulige Forpligtelser i saa Henseende, og at den paaberaabte Forretning er uden Forbindelse for ham, idet han ikke var underrettet om dens Foretagelse.

Under Henvisning til det foran udviklede maa det imidlertid antages, at Kontracitanten og Medindstævnte har gjort sig skyldige i erstatningspligtige Forhold, og at Kontracitanten er ansvarlig for Medindstævntes Forpligtelser i saa Henseende, da de har handlet i Forening. Heller ikke findes der Grund til at betvivle, at den faktiske Skade var som i Forretningen anført, men derimod maa der gives Kontracitanten Medhold i, at Forretningen som Vurderingsforretning ikke kan være forbindende for ham, da han ikke var lovlig stævnet til at overvære den. Erstatningens Størrelse vil derfor være at fastsætte af Retten, og findes efter samtlige foreliggende Omstændigheder, at kunne bestemmes til 1,000 Kr., hvilket Beløb altsaa vil være at tilkende Hovedcitanten med Renter som paastaet.

Det bemærkes derhos, at under dette Beløb er indbefattet den Strandfogden mulig tilkommende Bjergeløn.

Hvad dernæst Kontrasagen angaar, udgør det herunder indsogte Beløb dels Bjergeløn 950 Kr., dels Pladsleje 840 Kr.

Hvad først Bjergelønnen angaar bemærkes det foreløbig, at Medindstævnte ved Transport af 5. Januar 1912 har overdraget den ham tilkommende Andel heraf til Kontracitanten. Hovedcitanten har dernæst vel paastaet, at der ikke kan tilkomme Kontracitanten nogen som helst Bjergeløn, fordi der er handlet uhjemlet og ulovligt og har subsidiært paastaet Fordringen nedsat efter Rettens Skøn. Medens der nu ikke kan gives Hovedcitanten Medhold i hans principale Betragtningmaade, at der ikke skulde tilkomme Kontracitanten nogen som helst Bjergeløn, findes denne under Henvisning til Sølovens § 226 at kunne bestemmes til én Tredjedel af det bjergedes Værdi efter Fradrag af Told og andre Afgifter samt Omkostninger ved Bevaring, Vurdering og Salg.

Hvad endelig den anden Del angaar af det under Kontrasagen ommeldte Beløb Kr. 840, udgør dette Pladsleje af Brædderne fra den 24. August 1911 til den 16. November s. A. à 10 Kr. pr. Dag. Dette Vederlag har Hovedcitanten fundet urimeligt, og da der maa gives ham Medhold heri, vil det ligeledes være at fastsætte af Retten. Efter Sagens Omstændighed findes det passende at kunne bestemmes til ialt Kr. 300.

Under Kontrasagen vil der endvidere være at tilkende Kontracitanten Rente fra den 12. Januar 1912 til den Dag, da Auktionsprovenuets er forfaldent til Indbetaling, om hvilken Dag der ikke foreligger Oplysning i Sagen, og herefter den Rente, der indvindes af Provenuets. I Overensstemmelse med Kontracitantens Paastand vil han dernæst være at kende berettiget til at erholde de ham tilkendte Beløb udbetalt af Auktionsprovenuets.

Saa vel i Hoved- som i Kontrasagen vil Omkostningerne være at ophæve.

Hvordan faar vi Søfolk?

Fra Kaplajn R. Nielsen har vi yderligere modtaget følgende:

Hvem vil?

Endnu til Slutning nogle faa Bemærkninger om dette Emne. »Hvem vil«, spørger Hr. Rasch i sin sidste Artikel. Mon ikke enhver, som er interesseret i nævnte Sag, vil gøre alt muligt for at kunne faa bedre Søfolk til vore Skibe. Men om en Skibsreder nu paatager sig at tage Lærlinge om Bord i sine Skibe, da maa han dog ogsaa have en vis Garanti for at kunne beholde disse nogen Tid

længere i sin Tjeneste end netop den Tid, der regnes for Læretid, thi ellers kan han paa den Maade uddanne Søfolk uden nogensinde selv at faa nævneværdig Gavn deraf. Der maa oprettes Kontrakter, hvorved Eleverne forpligter sig til at blive et vist Tidsrum om Bord paa samme Rederis Skibe. At der for Føreren vil være et Ansvar forbundet med at have Lærlinge om Bord er en Selvfølge, men jeg er overbevist om, at enhver rettænkende Skibsfører gerne paatager sig dette, naar han derved kan hjælpe til at skaffe bedre Søfolk og bedre Forhold om Bord. Et Skoleskib behøves ikke, thi de danske Sejlskibe er gode nok som saadanne, og det tør vel siges, at ikke mange har et bedre Ry paa sig end disse, hvad Uddannelse af Søfolk angaar. Naar Hr. Navigationslærer Funder i sin Artikel nævner, at de paagældende Rederier, som antager Lærlinge i deres Skibe, derved paatager sig et Ansvar for at Drengene oplæres i Sømandsskab, og at de ikke kommer i daarligt Selskab, da mener jeg, at det dog nærmest maa være Føreren, som dette paahviler. Rederierne kan intet paatage sig i saa Henseende, det maa blive Føreren, der bliver ansvarlig for baade Elevens Uddannelse og Opdragelse.

At et ordnet Lærlingssystem vil finde en bedre Forstaaelse indenfor Søfartskredse, tror jeg dristig at kunne paastaa, og, saavidt jeg har forstaaet Hr. Rasch rigtigt, da har han før i en privat Samtale udtalt sig som værende en absolut Modstander af den Uddannelse og Opdragelse, som Eleverne faar paa de nu eksisterende Skoleskibe. Hvad mener Hr. Rasch da at kunne byde Eleverne mere paa et af ham selv oprettet og dirigeret Skib?

Jeg har selv haft Elever med, baade fra »Georg Stage« og »Viking«, og derved haft Lejlighed til at sammenligne deres Uddannelse med andre Søfolks, som udelukkende har været oplært om Bord i vore Skonnerter, og det maa siges, at Fordelen sjældent eller aldrig er falden ud til Gunst for førstnævnte. Hvorfor? Jo, simpelthen fordi der i Skoleskibene er for mange om Arbejdet, den enkelte vil aldrig komme til at søle, at han er uundværlig for Arbejdets Gennemførelse, og at det er hans Pligt at være med, naar noget skal udrettes. Paa Handelsskibene derimod er Besætningen beregnet efter Skibets Størrelse, og der er, under enhver Manøvre som skal udføres, Brug for alle Hænder, hvorved det bliver umuligt for nogen at skulbe sig bag om. Deri ligger den store Forskel paa Koffardi- og Skoleskibe. Med andre Ord: »Paa det ene er det Alvor, paa det andet nærmest Leg.« Og dette Forhold vil aldrig blive forandret.

Jeg er enig med Hr. Rasch i, at der burde gøres et Forsøg med det Drengehold, som nu er paa Højskolen, man kom derved nærmere ind paa Sagen, og vilde faa et bedre Begreb om meget, som endnu staa uklart saa længe et Forsøg ikke er gjort. Men vi faar vel saa yente og se, hvad der bestemmes paa Aarsmødet i Marstal, det skal interessere mig at høre, hvor mange Sagkyndige der tror paa Muligheden af, at omtalte Skoleskib vil kunne svare sig.

Naar Hr. Rasch paataler »Grovhederne« i min Artikel i dette Blads Nr. 47, vil jeg gerne rette lidt paa nævnte Ord, og bede ham optage det, ikke som Grovheder, men som en venskabelig Henstilling om ikke at føre alt for megen Tale eller Skrivi om daarlige Kostforhold m. m. i danske Skibe, thi sligt kan umuligt føre til Samarbejde eller blive til Gavn for nogen af Parterne, og jeg kan da umuligt tro, at Hr. Rasch ønsker at agere Bussemænd overfor Skibsførerne og foreskrive disse, hvorledes de har at forholde sig overfor deres Mandskaber. Det er i hvert Fald et vanskeligt Gebet at komme ind paa, og man kan let komme til at skade mere end man gavner.

Gøteborg, d. 2den December 1913.

R. Nielsen.

Fører af 3/m. Sk. »Jørgen Olsen«.

Da Fiskekutteren „Gideon“s Besætning reddedes.

Fra den sidste Storm bringer vor Vestkysikorrespondent os følgende Meddelelse, som giver et klart Billede af de Besværligheder, der er knyttet til Redningsmandskabets Virksomhed.

Det var den 4de December om Formiddagen Kl. 10 $\frac{1}{2}$, at der kom Bud til Opsynsmanden ved Redningsstationen Østerby paa Læsø, at der laa en lille Fiskekutter til Ankers $\frac{3}{4}$ Mil NØ. for Stationen med tilsat Nødflag. Det blæste en haard Storm af VSV., og Redningsmandskabet fik derfor Ordre til saa hurtigt som muligt at møde, og allerede Kl. 11 var baade Mandskab og de nødvendige Heste til Baadens Transport mødt. Redningsbaaden blev i al Hast ført til Stranden og sat ud, hvad der ikke forvoldte nogen særlig Vanskelighed, da Vinden var tildels ud af Land, og da den var kommen ud over Revlerne, sættes Kursen efter den i Nød stødte Fiskekutter. Et Stykke til Luvart af denne opankredes Redningsbaaden Kl. 12 Middag og firedes ned til Fiskekutteren, som laa i voldsom Sø. Man erfarede da, at det var Fiskekutter »Gideon« af Frederikshavn, Skipper Niels Nielsen, som Dagen forud var udgaaet paa Fiskeri. Under Stormen var Skibets Sejl blæst bort, Motoren havde lidt Havari, og Skibet var bleven læk, saa der var ikke andet at gøre end at søge Ankerplads og saavidt muligt tilkalde Hjælp.

Redningsbaaden fik i al Hast de ire i Kutteren værende Mænd om Bord, og man lettede Ankeret for at søge til Land. Vinden var imidlertid nu tiltaget betydeligt i Styrke, saa det blæste en til Orkan grænsende Storm. Det var umuligt at føre selv de allermindste Sejl, og man havde kun Aarerne at lide paa, men efter flere Timers anstrengende Roning var Mandskabet saa udmattet, at det ikke kunde mere, hvorfor det blev nødvendigt at opankre Baaden en Tid for to Ankre. Da Mandskabet havde faaet lidt Hvil, gik det løs igen, men trods ihærdige Anstrængelser saa man, at det var ugørligt at ro Landet op; Redningsbaaden blev tværtimod sat mere og mere i Læ. Der var da ikke andet at gøre end paany at lægge Baaden for sine to Ankre og afvente, at Forholdene skulde bedre sig. Det var uhyggelige Forhold, da Braadsøen uafbrudt skyllede hen over de 16 Mennesker, som befandt sig i Redningsbaaden, men Modet blev ikke opgivet, skønt Tiden blev lang ved at vente efter en Bedring i Væjrforholdene.

Endelig Kl. 10 om Aftenen, just som Maanen skulde til at forsvinde med det oplivende Lys, som den indtil da havde afgivet, skønnedes det, at Vinden trak sig mere vestlig, og man mente ogsaa, at Stormens Kraft var aftaget noget. Det blev da besluttet atter at gøre et Forsøg paa at naa ind til Land. Alle Kræfter anspændtes til det yderste, og efter en meget anstrengende Roning lykkedes det da ogsaa at komme i Læ af Syrodde og lande Kl. 12 om Natten.

Her stod Redningsmandskabet fra »Vesterø«, den anden Station paa Læsø, klar. Det var først henad Mørkningen, at denne var kommen til Kundskab om de vanskelige Forhold, som Østerby Redningsbaad befandt sig i, men saa hurtigt som muligt begav man sig paa Vej med Redningsbaaden, idet man tænkte ved Hjælp af denne at kunne bringe Trosser ud, saa den kunde hales til Land. Men der var tre Mil at transportere Vesterø Redningsbaad, saa det tog lang Tid under de forhaandenværende Forhold, og da den endelig kom, kunde det skønnes, at Østerby Redningsbaad paany havde lettet og ved egen Hjælp søgte at naa Land.

Da Redningsbaaden landede var særlig de fra Fiskekutteren optagne tre Mand forkomne, og der maatte hurtigst træffes Forholdsregler for at bringe dem i Hus, saa de kunde faa den højst nødvendige Forplejning. Selvfølgelig var Redningsmandskabet ogsaa udmattet, efter saaledes i over et halvt Døgn at have kæmpet mod Elementernes Magt, men de maatte dog først bringe Redningsbaaden

hjem i Hus, før der var Tale om Hvile. Det var en forholdsvist lang Strækning at transportere Baaden under ufarbare Væjrforhold, og først Kl. 3 om Natten var man naaet saa vidt, at Mandskabet kunde gives fri og gennemblødt, og udasede kunde gaa til deres Hjem, men de har sikkert fundet en rolig og styrkende Hvile i Bevidstheden om, at de i enhver Henseende har opfyldt den Pligt, som der paahvilede dem i deres Stilling som Mænd, der er ansat ved Redningsvæsnet. —h.

Literatur.

European Harbourpilot. Mæglerfirmaet Hans Gade i Hamburg har i disse Dage under ovenstaaende Navn redigeret og udgivet en Samling af Oplysninger og Kort over de vigtigste Havne i De Forenede Kongeriger (120 Sider), Østerrig (8 Sider), Sverige (140 Sider), Norge (99 Sider), Tyskland (99 Sider), Finland (32 Sider), Rusland (35 Sider), Danmark (113 Sider), Holland (18 Sider), Belgien (25 Sider), Frankrig (74 Sider), Italien (34 Sider), Spanien (60 Sider), Portugal (22 Sider), Bulgarien (2 Sider), Grækenland (9 Sider), Rumænien (3 Sider) og Tyrkiet (3 Sider), som en Haandbog for Skibsførere, Redere og Mæglere. Udgiverne anfører i et Forord de Vanskeligheder, det kan have for en Skibsfører, som er bestemt til en fremmed Havn, at forskaaffe sig de nødvendige Oplysninger med Hensyn til Vanddybder, Udgifter m. m. Navnlig naar der ved Fragtslutninger skal tages hurtig Bestemmelse, gør Manglen af saadanne Oplysninger sig stærkt gældende. Det er da af væsentlig Betydning at have et Værk ved Haanden, hvori man straks kan finde de paagældende Forhold oplyst. Udgiverne har derfor i denne Bog forsøgt at give en let overskuelig Oversigt over Tilstandene i de væsentligste evropæiske Havne, men da Vandstand, Udgifter og forskellige andre Forhold vedrørende Skibsfarten hyppig forandres, vil de med Fremtidsblik paa næste Udgave være Skibsførere, Redere og Mæglere taknemlig for enhver Oplysning, der kan tjene til Bogens Forbedring. Udgivernes Hovedkontor er Herrengraben 11, Hamburg, hvortil saadanne Oplysninger kan adresseres. Bogens Tekst er delvis affattet paa Engelsk, Tysk og Dansk, og den er udgivet og trykt paa Miloske Boghandels Forlag i Odense. Kortene over de danske Havne er autoriseret af det kgl. danske Søkort-Arkiv. Bogen faas gennem alle Boglædere og dens Pris er 18 Kr., smukt indbundet. Den indeholder tillige et meget stort Antal Annoncer fra Forretningsfolk i de forskellige Havne, hvad muligvis kan være til Nytte.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge er en Del af Markederne flovet af, i første Række Sortehavet, som nu er nede paa 7/ Basis Rotterdam for store Baade fra Odessa etc. Ogsaa Middelhavs Hjemfragterne er lavere, særlig for større Baade. Østersøen er meget flov og har kun faa Laster at byde paa. Fra Sydamerika, Østen og U. S. er Situationen iemmelig uforandret fra forrige Uge, i hvert Fald er der ingen Nedgang i Raterne fra disse Kanter. Kulfragterne har i saa at sige alle Retninger maattet vige yderligere, og det har i mange Tilfælde været forbundet med de største Vanskeligheder at skaffe Ladelørn for denne Maaned. — Der betalles sidst i de forskellige Markeder bl. a. som følger:

Østen etc. Hvede Sydaustralien, Melbourne eller Geelong 31/ à 31/6 U. K. eller Kontinentet pr. Februar, Option 3 Havne Cape Colony 28/9. — Erts Port Pirie/Antwerpen 29/, Februar—Marts. Ris Birma til U. K. eller Kontinentet 24/ (ingen Reduktion for direkte Havn), Jannar, 25/ fra Kolsichang, 25/9 to Lossehavne, Februar.

Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille 27/6 pr. December, 25/9 pr. Marts, begge ÷ 5 pCt. Kurrachee/Hull 14/9 (÷ 2 pCt.) pr. Januar. Fra Bombay 18/3 à 18/9 Dødvægt Basis én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, Januar.

Sortehavet etc. Korn for store Dampere fra Odessa, Novorossisk eller Nikolajeff 7/ à 7/1½ Rotterdam, 7/3 à 7/4½ Antwerpen eller Weseren, 7/6 Hamburg. Lignende Rater fra Sulina. Mindre Baade c. 8/9 N. C., 9/3 Hamburg. Fra Sulina betaltes 10/6 Danmark én Lossehavn, 10/9 to, 11/ tre (4,100) pr. ull. December, 9/ Lissabon (3,800) prompt. Erts 6/3 Nikolajeff/Rotterdam (5,500 Tons Baad med 2,000—2,000 Tons daglig), Poli/Antwerpen 9/3 à 9/9 (5,000—6,000 Tons Baad med 500—600 Tons daglig), December.

Middelhavet. Bomuldsfrø Alexandria/Hull 6/9 à 7/ Hull, 7/3 à 7/6 London pr. December—primo Januar, Option Dellast Stykgods. Salt Torreveija/Calcutta 9/ (5,500) pr. Januar, samme Rate for c. 2,000 Tons Baade til Norges Vestkyst. Erts 6/9 Venedig/Westhertlepool (3,600), 5/9 Larines/Rotterdam (4,400), 4/9 Carthagena/Rotterdam (7,000), 5/6 Algier/Middlesbro (5,100), 7/ Aguilas/Dunkerque (3,000), 5/6 Villaricos/Rotterdam (4,200), alt med fri Despatch. Huelva 9/6 til nordlig Havn U. S. — Fra Bilbao 4/1½ Cardiff, 4/4½ Rotterdam, 4/9 Antwerpen eller Middlesbro.

Nordamerika. Tungt Korn fra Baltimore eller Philadelphia 1/10½ til udsøgt Havn pr. December—Januar. Kul Virginia/Neapel 11/3. Netto Charter fra Golfen 12/ à 12/6 til U. K. eller Kontinentet, 14/ Danmark Basis én Lossehavn. Bomuld etc. 32/ Golfen/Bremen, 27/6 Wilmington/Liverpool. Tømmer fra Golfen 105/ til 4 Havne Middelhavet (1,200—1,300 Stds.). Timecharter Forretning stille; 3/10½. Dødvægt betaltes for et Par større Baade for U. S. og Vestindiefart, Levering Cuba, Tilbagelevering nordlig Havn U. S.

Sydamerika. Korn fra San Lorenzo Grænsen 13/ à 13/6 O. C. ÷ 6 d. direkte Havn pr. 1.—15. Januar, 15/6 à 15/7½ pr. Februar, 16/ pr. 15. Februar—10. Marts. Fra Buenos Aires eller La Plata 11/ Rotterdam, 11/6 London, ingen Reduktion, pr. 20. December—20. Januar.

Østersøen. Reval 10½ d. Hvedebasis Rotterdam, 1/ London eller Hull, 1/0¾ Ghent. Riga ligger meget flov, og der sluttedes til Manchester til c. 25/ D. B., Rotterdam Hfl. 9 D. B., Rouen Fres. 25—26 og Tyne 23/ D. B. — Til Antwerpen kan belinges 1/ Hvedebasis. Windau sluttede bl. a. til 10½ d. Havrebasis til Dunkerque, 1/1½ Vestkysten af England. Libau 10 d. til London 10½ d. Dunkerque og for en større Baad 1/1 Havrebasis Rouen, for mindre 1/1½. Blandt andre Afslutninger fra Østersøen kan nævnes Stettin/Bergen Mk. 6½ Rugbasis (500), Stettin/Rotterdam Mk. 5 (2,200), Stettin/Bristol Kanalhavn 9/6 Rugbasis (900), 2 Pladser Sundsvall/Papenburg Mk. 35 D. B. og Floorings (630 Sids.) 2 Pladser Østnorge/Calais, Frs. 8 »Wetpulp« (900 Tons Baad). Sukker Stettin/Liverpool eller Greenock 5/6 à 5/9.

Kulfragterne. Fra Tynen eller Blyth 6/ Riga, 5/7½ Stockholm (2,200), 5/ Malmø (2,500), 4/9 Rendsborg (1,900), 5/3 Kiel (1,600—3,000), 3/9 à 4/ Hamburg (1,800—2,400), 5/ St. Nazaire (2,800), 9/3 Oporto (900), 7/ à 7/3 Genua eller Savona (4,000—6,000), 7/3 à 7/9 Port Said (5,000—6,000), 8/ Piræus (3,000). Fra Humberen 5/10½ à 6/ Riga, 5/3 à 5/6 Reval, 5/1½ à 5/3 Libau, 5/ Rouen (1,900), 7/3 Genua (4,200). Fra Firth of Forth 6/ à 6/3 Riga, 5/ à 5/3 Libau, 5/6 Aarhus (1,000), 5/3 Malmø (2,400), 4/9 à 5/3 Kiel, 5/ à 5/3 Rouen, 5/1½ Nykjøbing F. (1,250), 5/9 Horsens (750). Fra Cardiff eller Newport 4/7½ Brest (1,300), 6/ Santander (2,300), Frs. 5¼ à 5½ St. Nazaire (3,000—4,000), 5¼ La Rochelle, 8 Algier, 8½ à 9 Marseille, 7/10½ Barcelona, 7/6 Genua, 8/ Venedig eller Ancona, 7/3 à 7/6 Port Said, 9/6 à 10/ Colombo, 10/ Sabang, 17/9 Santos (5,500), 14/

à 14/6 Rio Janeiro, 13/ Monte Video, 13/ Campana, 14/ à 14/6 Rosario.

(Skrevet den 16. December 1913.)

Angaaende de mindre Skibe er Nordlyskland særlig for enkelte Pladers Vedkommende ganske særlig fast; saaledes slutter Stralsund for Rug 6½ Mk. og stiller 6¾ Mk. i Udsigt, ligesom Colberg noterer for Havre 8½ à 9 Mk.; Rostock byder derimod kun 5¼ à 5½ Mk. for Rug, Wismar noget lignende. Sverig er nu ved Aarets Slutning ret stille. Sundhavnene udbyder nogle Lervareladninger til danske Provinshavne 4 Kr. samt til Wismar og Lübeck 3½ à 4 Mk. Danmark er fra Provinserne ikke særlig livlig. Der sluttedes for Byg til Kjøbenhavn 15 Øre, Norge 6½ à 7 Kr. samt Kartofler i Sække til Kjøbenhavn 4 à 4½ Kr. Fra Kjøbenhavn er det for Tiden heller ikke overdrevent livligt, men der er til Gengæld ikke mange fragtsøgende Skibe. Der sluttedes for Sojakager til Aarhus 18 Øre, Bomuldsfrøkager til Havnø 25 Øre, Mais til Rønne 18 Øre samt Bly til Aalborg 18 Øre. Først i Slutningen af Maanedens ventes der Hvededamper med en Del Omladninger.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Ved den nylig afsluttede 3. Eksamen i 1913 var til 1ste Afdeling (den alm. Styrmandseksamen) indstillet 7 Elever, til 2den Afdeling (den udvidede Styrmandseksamen) i Navigation 2, i Soret og Handelsvidenskab 2, i Geografi og Vejrlære 2 samt til Sætteskipperprøven 1. Ialt 10 Elever, hvoraf 9 bestod.

Havarier og Forlis.

Ragnhild, Skonnert af Svendborg, paa Rejse fra Neustadt med en Ladning Havre til Kjøbenhavn for Ordre har den 9. ds. ved Trelleborg været i Kollision med Tjalk »Komet« af Burg paa Fehmern. Begge Skibe fik betydelig Skade; »Ragnhild« er indkommet her paa Rheden for Reparation; »Komet« søgte ind til Trelleborg. Den er senere bugseret hertil for Reparation.

Fredensborg, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Karlstad til Spanien med en Ladning Træ haft meget haardt Vejr og lidt en Del ovenbords Skade. Skibet er indkommet til Cuxhaven med Tab af Sejlene samt med brækket Overmerseraa. Maa reparere.

Russia, Dpsk. af Kjøbenhavn, fik den 10. ds. paa Rejsen fra Amsterdam en Del Maskinskade og maatte returnere til Amsterdam for Reparation.

Fylla, Dpsk. af Esbjerg, har paa Rejsen fra Valencia til Antwerpen haft en mindre Brand om Bord. Skibet er ankommet til Antwerpen.

Gotfred, Skonnert, har paa Rejsen fra Mønsterås til Aabenraa med en Ladning Træ mistet sit Anker og er blevet indbragt til Korsør.

Aifen, Fiskekutter, tørnede under Stormen imod en Duc d'Albe i Auholt Havn og sank.

Confidence, Skonnert af Thuro, er den 8. ds. sunket ved Kyrkshären udfor Hunnebostrand. Masterne rager op over Vandet og Vragstykker driver paa Land. Besætningens Skæbne er ukendt. Skibet, der var bygget i 1876, maalte 131 Netto Reg.-Tons.



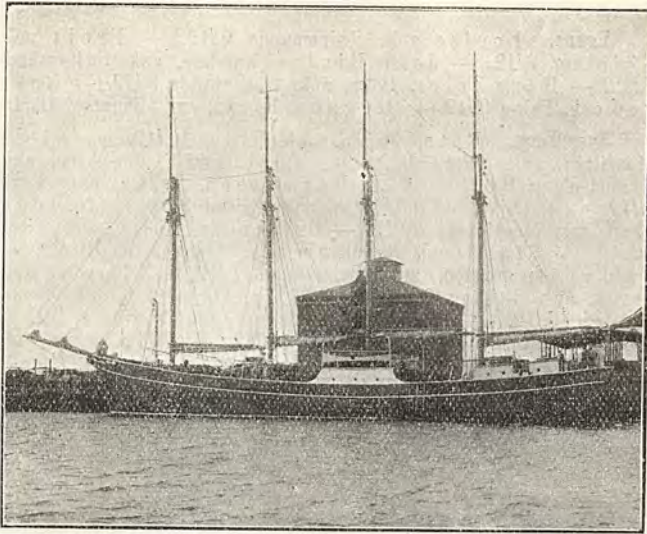
Forlang altid vor

EXPORT-FLØDE

hos Deres Skibshandler.

— Garanteret holdbar i aarevis.

Export-Fløde-Kompagniet A/S
ODENSE.



M/s „MORTEN JENSEN“,
Danmarks største Sejlmotorskiib, forsynet med
160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.
Reventlowsgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

De forenede Bryggeriers
ANKER ØL
(Fineste Skibsel originalt aftappet paa 1/2 Fl.)
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.
Paaes gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 7./12. — Alexandra, Nielsen, pass. Catania 10./12. — Algarve, Borries, afg. herfra 13./12. — Anglo Dane, Kann, afg. Bergen 15./12. — A. N. Hansen, Sørensen, ank. Riga 14./12. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 22./11. — Arkansas, Egense, afg. Boston 13./12. — Arno, Lepper, afg. herfra 15./12. — Aurora, Gommesen, ank. Antwerpen 13./12. — Baron Stjernblad, Kofoed, afg. Petersborg 13./12. — Beira, Mortensen, afg. Newcastle 10./12. — Bergenhus, Meyer, afg. Arendal 14./12. — C. F. Tietgen, Pedersen, ank. hertil 11./12. — Chr. Broberg, Larsen, afg. Tarragona 15./12. — Christian IX, Gotthardt, afg. Danzig 15./12. — Charkow, Søberg, ank. Antwerpen 10./12. — California, Petersen, ank. hertil 8./12. — Christiansund, Andresen, afg. Stettin 15./12. — Dagmar, Mueller, afg. Antwerpen 13./12. — Dania, Jørgensen, pass. Portland 7./12. — Ebro, Lunge, ank. Libau 12./12. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 15./12. — Ficaria, Munch, ank. hertil 15./12. — Florida, Andersen, pass. Madeira 4./12. — Garonne, Kromann, ank. Dunkerque 14./12. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 12./12. — Hengest, Hansen, ank. hertil 15./12. — Hjelms, Andersen, afg. Danzig 16./12. — I. C. Jacobsen, Mikkelsen, afg. Marsala 14./12. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 15./12. — Kentucky, Andresen, ank. Filadelfia 14./12. — Kiew, Tønnesen, ank. London 15./12. — Loire, Craignot, ank. Bordeaux 10./12. — Louise, Svan, ank. hertil 26./11. — Louisiana, Jon Jensen, afg. Port Arthur 11./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Ant-

werpen 11./12. — Minsk, Harder, ank. Reval 14./12. — Morsø, Nellemann, ank. Oporto 11./12. — Nicolai II, Petersen, ank. Antwerpen 24./11. — Nordjylland, Bidstrup, afg. herfra 13./12. — O. B. Suhr, Sundvig, ank. Havre 12./12. — Omsk, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 16./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 16./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 8./12. — Perm, Tramp, pass. Brunsbüttel 15./12. — Pregel, Iversen, pass. Gibraltar 13./12. — Romny, Bøgvad, afg. Malaga 15./12. — Saga, Hansen, ank. Riga 11./12. — Saxo, Rasmussen, afg. Antwerpen 13./12. — Seine, Le Dizes, ank. Bordeaux 13./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. Newcastle 15./12. — Thyra, Myhldorf, pass. Brunsbüttel 15./12. — Tiber, Pape, ank. Reval 12./12. — Tomsk, Wiherg, pass. Brunsbüttel 14./12. — Tula, Therkildsen, afg. Riga 14./12. — Tyr, Thaning, ank. hertil 15./12. — United States, Göttsche, afg. New York 9./12. — Virginia, Fischer, afg. Filadelfia 5./12.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. Hull 12./12. — Amalienborg ank. Libau 14./12. — Brattingsborg ank. Torre 14./12. — Børglum ank. Kjøbenhavn 14./12. — Dansborg ank. Huelva 13./12. — Elsborg ank. Ellesmere 9./12. — Esrom ank. Taganrog 2./12. — Flynderborg afg. Ghent 13./12. — Frederiksborg afg. Huelva 12./12. — Guldborg afg. Kjøbenhavn 13./12. — Gurte ank. Genua 10./12. — Hammershus pass. Suez 12./12. — Harrildsborg afg. Grimsby 12./12. — Hundborg ank. Hamburg 14./12. — Jelling afg. Havanna 14./12. — Jømsborg ank. Huelva 6./12. — Jungshoved ank. Kjøbenhavn 25./11. — Jægersborg ank. Kjøbenhavn 14./12. — Kallundborg afg. Huelva 8./12. — Kalø ank. Manchester 9./12. — Klampenborg ank. Huelva 8./12. — Kronborg afg. Galveston 8./12. — Lejre ank. Santos 3./12. — Marselisborg afg. Santa Fe 3./12. — Næsborg pass. Kjøbenhavn 15./12. — Randelsborg ank. Dunkerque 9./12. — Silkeborg afg. Huelva 13./12. — Skanderborg ank. Antwerpen 9./12. — Skodsborg afg. Kjøbenhavn 14./12. — Spigerborg afg. Newport 10./12. — Stegelborg afg. Sunderland 13./12. — Stjerneborg afg. West Hartlepool 13./12. — Søborg ank. Tyne 14./12. — Taarnborg ank. Petersborg 6./12. — Ulfsborg pass. Sagres 11./12. — Uranienborg pass. Hook of Holland 13./12. — Vordingborg ank. Riga 12./12. — Ørkiid pass. Alger 11./12.

Vesterhavet. Hebe, Gregersen, ank. Valencia 16./12. — Ellen, Thoft, afg. Bremen 16./12. til Tuborg. — Nerma, Degn, ank. Middlesbro 16./12. — Dagmar, Skou, afg. Goole 16./12. til Kjøbenhavn. — Polly, Mathiasen, afg. Blyth 16./12. til Garrucha. — Bodil, Jensen, pass. Brunsbüttel 15./12. for Alicante. — Rigmor, Uldall, pass. Holtenau 15./12. for Sevilla. — Ulla, Hansen, ank. Rostock 15./12. — Laura, Thøgersen, afg. Valencia 15./12. til Hamburg. — Nora, Lauritsen, pass. Gibraltar 15./12. for Hamburg. — Inger, Schiff, ank. Malaga 15./12. — Thyra, Jessen, afg. Stettin 15./12. til Bordeaux. — Marie, Nielsen, afg. Frederikshavn 16./12. til Teignmouth. — Fylla, Winsløw, ank. Swansea 15./12. — Stella, Larsen, ank. Bristol 15./12. — Nordsoen, Lund, ank. Aarhus 14./12. — Nancy, Pedersen, afg. Gibraltar 14./12. til Hamburg. — Nautik, Nielsen, afg. Bremen 13./12. til Hamburg. — Nexos, Basse, afg. Sevilla 13./12. til Dundee. — Cito, Jepsen, afg. Hamburg 13./12. til Bordeaux. — Olga, Christensen, afg. Hook of Holland 12./12. til Sevilla. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 12./12. for Visby.

Dania. Ely, Nielsen, ank. Oaxen 14./12. — Nelly, Clausen, ank. St. Louis 12./12. — Fanny, Eriksen, ank. Hull 14./12. — Lilly, Bang, pass. Portland 15./12. for Helsingborg. — Alexy, Sørensen, ank. Antwerpen 11./12. — Dagny, Clausen, ank. Senderborg 13./12. — Mary, Duhn, ank. Wolgast 12./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, afg. Aarhus 13./12. til Hull. — Johan Siem, Nielsen, ank. Libau 13./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Sunderland 12./12. til Vejle. — Russ, Petersen, afg. Neapel 6./12. til Novorossisk. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Savona 11./12. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Boves 13./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Fiume 13./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rouen 11./12. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Pensacola 15./12. — Heimer Mørch, Thorsoe, ank. Novorossisk 5./12. — Næwa, Dahl, ank. St. Andrews 10./12.

Det østasiatiske Kompagni. Chumpon ank. Colombo 15./12. for udg. — Pangau ank. Singapore 15./12. for udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3./12. for udg. — Indien ank. Gateborg 13./12. for udg. — Annam pass. Gibraltar 12./12. for udg. — Tranquebar pass. Perim 10./12. for udg. — Silvercedar afg. Genua 15./12. for udg. — Siam afg. Antofagasta 15./12. for udg. — Bintang afg. Portland 7./12. for udg. — Arabien afg. Port Said 16./12. for hjemg. — Samui afg. St. Thomas 13./12. for hjemg. — Bandon afg. London 16./12. for hjemg. — Cathay afg. Sabang 5./12. for hjemg. — Selandia afg. Port Said 11./12. for hjemg. — Kina afg. Moji 12./12. for hjemg.

Vestindisk Afdeling. St. Croix ank. Kjøbenhavn 14./12.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg ank. Immingham 15./12.

— Anna Mærsk ank. Liverpool 13./12. — Chassie Mærsk ank. Riga 10./12. — Eleonora Mærsk ank. Buggie 13./12. — Hulda Mærsk afg. Kjøbenhavn 16./12. — Laura Mærsk ank. Galveston 4./12. — Lexa Mærsk afg. Valencia 12./12. — Peter Mærsk pass. Kieler Kanalen 16./12. — Sally Mærsk ank. Tynen 12./12.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejeff afg. Kiel 13./12.

Dampskibsselskabet Rødby Havn. Freja afg. Husum 13./12.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, ank. Sunderland 15./12. — London, Larsen, ank. Santander 15./12. — Paris, Andersen, afg. Boness 11./12. til Libau. — Bryssel, Kaas, ank. Rufisque 11./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanoco 13./12. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Port Talbot 9./12. til Secundi. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 4./12.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Rouen. — Gulfaxe, Hemmingsen, ank. Kjøbenhavn 16./12. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Rotterdam 14./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Nørresundby 12./12. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Aeyr 14./12. — Kronprinsesse Louise, Gislason, ank. Walvik 16./12. — Svend, Schmidt, afg. Granton 16./12. — Urania, Clausen, afg. Hull 16./12.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Barry 12./12. — Europa, Friis, afg. Aarhus 13./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, ank. Cardiff 15./12. — Alf, N. Clausen, afg. Kjøbenhavn 14./12.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Galveston 10./12.

Nordsøen. Nordland, Andersen, ank. Ghent 16./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Port Cadix 14./12. — Holland, Poulsen, ank. Windau 15./12. — England, Bennetsen, ank. Riga 12./12.

Brix Hansen & Co. John, Holm, pass. Holtenau 16./12. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Ghent 12./12. — Nordpol, Nielsen, ank. Ghent 15./12.

Orion. Erik, Nielsen, ligger v. Holtenau. — Flindt, Hansen, afg. Riga 16./12. — Fyen, Mathiesen, ank. Ghent 15./12.

Term. Gudrun, Sonnichsen, afg. Riga 16./12. — Sara, Jensen, ank. Manchester 11./12. — Helene, Sørensen, ank. Grangemouth 1./12. — Ragnhild, Schultz, ank. Mariager 16./12. — Valborg, Hansen, ank. Tuborg 16./12. — Sjælland, Svarrer, afg. Nantes 15./12. — Estrid, Hansen, ank. Manchester 13./12. — Agnete, Dam, afg. Methil 15./12. — Gunhild, Hansen, ank. Rotterdam 15./12. — Hermia, Farup, ank. Riga 15./12. — Alise, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Pillau Main 14./12. — Martha, Christensen, afg. Antwerpen 15./12. — Elna, Rathje, afg. Porte Empedocle 13./12. — Therese, Pedersen, afg. Savona 15./12. — Harriet, Larsen, ank. Susse 8./12. — Dagny, Therkildsen, ank. North Shields 17./12. — Simone, Møller, ank. Philipville 12./12. — Jeanne, Olsen, afg. Swansea 9./12. — Vera, Riso, afg. Bona 14./12. — Daisy, Jørgensen, afg. Sølvborg 12./12. — Annine, Leth, ank. Methil 14./12. — Kamma, Løffer, afg. Swansea 11./12. — Betty, Lagesen, afg. London 16./12.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Svendborg 15./12. — Petrine Hansen, Hansen, ank. Faaborg 15./12.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Methil 9./12. — Erindring, Nielsen, ank. Karrebæksminde 12./12. — Emanuel, Svane, ank. Moss 14./12. — Energi, Jensen, ank. Kalundborg 14./12.

Sejlskibe.

Rønne. Louise ank. Swinemünde 9./12. — Freja ank. Königsberg 7./12. — John Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 7./12. — Hans Peter, Holm, ank. Rügenwalde 8./12. — Nestved ank. Fakse 8./12. — Magnus, Hansen, ank. Rønneby 12./12.

Svendborg. Rota, Jensen, ank. Libau 10./12. — Niels, Mouritzen, ank. Thuro 10./12. — Concordia, Henriksen, ank. Augustenborg 9./12. — C. L. Rasmussen, Hansen, ank. Benic 9./12. — Willemoes, Eriksen, ank. Bristol 9./12. — Norden, Olsen, ank. Munsteras 10./12. — Criterion, Nielsen, ank. Libau 10./12. — Standard, Rasmussen, ank. Kings Lynn 10./12. — Falken, Rasmussen, ank. Paimpoolé 11./12. — Immanuel, Jensen, ank. Kolding 9./12. — Philip, Christensen, ank. Frederiksstad 10./12. — Lindhardt, Madsen, ank. Stettin 11./12. — Noah, Jørgensen, ank. St. Brieux 10./12. — Otto, Klug, ank. Pontriex 11./12. — Galathea, Jensen, ank. Horten 12./12. — Cimbria, Larsen, ank. Cevita Vecchia 11./12. — Emilie, Rasmussen, ank. Quimper Red 11./12. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Thorsø Red 12./12. — Fortuna, Jørgensen, ank. Torra Bey 9./12. — Yrsa, Sørensen, ank. Kjørteminde 12./12. — Adolf, Jensen, ank. Swinemünde 12./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Greifswald 12./12. — Danmark, Husfeldt, ank. Faro 12./12. — I. Kofoed, Andersen, ank. Kristiansand 12./12. — Jason, Hansen, ank. Cardiff 13./12. — Flora, Sørensen, ank. St. Vaast 13./12. — Leif, Andersen, ank. Boston 12./12. — Mive, Nielsen, ank. Libau 13./12. — Ellen, Bøcker, ank. Kristiania 13./12. — Sophie, Hansen, ank. Porsgrund 14./12. — Ruth, Larsen, ank. Dunkerque 15./12. — Cornwall, Petersen, ank. Fowey 15./12. — Magnet, Nielsen, ank. Rønne 15./12. — Pampa, Jensen, ank. Aalborg 16./12. — Britannia, Rasmussen, ank. Libau 16./12. — Alma, Hansen, ank. Dysart 15./12.

Ærs. Albertha, Kromann, afg. Malaga 9./12. til Cadiz. — Æra, Friis, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Juno, Godtfredsen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Poseidon, Rasmussen, ank. Sakskjøbing Red 8./12. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Kragerø 8./12. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Ærø, Christensen, ank. Kjøbenhavn 8./12. p. R. t. Gibraltar. — Viking, Clausen, ank. Horsens. — Apollo, Albertsen, ank. Göteborg. — Lorenz, Bager, ank. Kjøbenhavns Red 10./12. — Herkules, Bager, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Caroline, Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 10./12. — Anna, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Vega, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./12. — Diana, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 9./12. p. R. t. St. Vaast. — Dannebrog pass. Dungeness 8./12. østg. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Bogense 11./12. — Amalia, Andersen, ank. Mariager 11./12. — Adjutor, Kock, ank. Kjøbenhavn 10./12. — Levi, Bager, ank. Frederikshavn 10./12. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 11./12. — Signe, Hansen, ank. Wismar 11./12. — Nanna, Østermann, ank. Svaneke 11./12. — Kristine, Eriksen, ank. Libau 12./12. — Irene pass. Dover 11./12. vestg. — Christiane, Petersen, ank. Marstal 13./12. — Zeus, Sørensen, ank. Marstal 13./12. — J. Kofoed, Andersen, ank. Kristiansand 12./12. — Gertrud, Christensen, ank. Sønderborg 14./12. — Mary, Andersen, ank. Aberdeen 13./12. — R. Fabricius, pass. St. Catherines Point 11./12. østg. — Saturn, Nielsen, ank. Ystad 13./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 18. December 1913. — Sø- og Handelsretsdomme. — Sørødsdom. — Hvordan faar vi Søfolk? — Da Fiskekutteren »Gideon« Besætning reddedes. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser
fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.
Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

I disse Dage udkommer:

Evropæisk Havnelods.

Redigeret af Hans Gade.

Med Kort over og Oplysninger om alle Evropas vigtigste Havne. Kortene for Danmarks Vedkommende autoriseret af *Det kgl. Søkort-Arkiiv.*

Pris eleg. indb. 18 Kr.

Faas gennem alle Boglader og fra Hovedkommissionen:

Miloske Boghandels Forlag,
Odense.

Telegram-Adresse:

Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA. MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af

Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampstøtstilsynsloven hørende Skibe og Fartøjer.

"Efterretninger for Søfarende" omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. "Efterretninger for Søfarende" udgives ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontorer. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Fortoldningsgebyret. Indskete Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

I. Østersøen.

2417. Danmark. Bagestrøm Klokketønde ombyttet med Vintersmærke. *Bagestrøm* Klokketønde er ombyttet med Vintersmærket. 55° 08' (03") N. 12° 16' (18") E.

2418. Sverrig. Landsort—Stockholm. Östra Röko Fyr forandret.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1300. Stockholm 1913.)

Östra Röko Fyr er forandret til at vise To-Lyn hver 6 s. Lysset er:

1. grønt i Pejlinger fra	8° til 36°;
2. hvidt i —	36° - 44°;
3. rødt i —	44° - 60°;
4. grønt i —	60° - 76°;
5. hvidt i —	76° - 84°;
6. rødt i —	84° - 204°;
7. grønt i —	204° - 218°;
8. hvidt i —	218° - 223°;
9. rødt i —	223° - 246°.

Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Hvid, ottekantet Fyrbygning, 58° 54' 30" N. 18° 05' 10" E.

(Kort Nr. 205.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1309. København 1913.)

2419. Sverrig. Svenska Björn Fyrskib flyttes.

(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1299. Stockholm 1913.)

Naar Fyrskibet *Svenska Björn* udlægges i Foraaret 1914, vil det blive flyttet, saaledes at det kommer til at ligge paa c. 59° 35' 30" N. 19° 56' 00" E. uden for Grunden *Armbågen*.

(Kort Nr. 205.)

3 grønne Balloner eller 3 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder:

„Der findes Vrag i Sundet Syd for *Middelgrunds-Fortets* Bredeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen!“

Forholdsregler, der vil være at iagttage ved Passage af et Vragfyrskib eller en anden Afmærkning af Vrag i *danske* og *svenske* Farvande:

Et Fartøj skal passere et Vragfyrskib paa den Side, paa hvilken der om Dagen vises 2 grønne Balloner og om Natten vises 2 Lanterner med fast grønt Lys.

Det vil være nødvendigt at passere enhver Vragafmærkning med Forsigtighed og i tilbørlig Afstand, idet man dog som Hovedregel kan gaa ud fra, at man bør passere Nord eller Øst om et Vragfyrskib, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række To-Slag, men Syd eller Vest om et Vragfyrskib, der giver Klokkesignal bestaaende af en Række Et-Slag, samt at man bør passere Nord eller Øst om en Vraglystønde, der viser To-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 2 Flag, men Syd eller Vest om en Vraglystønde, der viser Et-Blink, og en Vragvager eller Vragprik med 1 Flag.

Al Afmærkning af Vrag, der sker ved *dansk* Foranstaltning, vil efter Udgangen af April 1914 blive foretaget i Overensstemmelse med Overenskomsten og i Henhold til følgende Regler:

Vragafmærkningen vil altid blive forankret i Kvadranten NE. eller SW. fra Vraget og mellem Vraget og Hovedtrafikken. I aabent Farvand vil Afmærkningen blive forankret saa nær NE. eller SW. fra Vraget som muligt. I snævre Farvande forankres Afmærkningen saa nær Limen fra Vraget vinkelret paa Sejlløbet som muligt, hvorefter det kan blive nødvendigt, at Afmærkningen trækkes til den ene eller den anden Side i Kvadranten efter Sejlløbets Retning.

(Kort Nr. 139, 210, 211, 247, 248, 249 og 250. Danske Lods, Side 20, 26, 27, 253, 276, 305, 311, 314 og 318. Fyr-Tort., Side 11 samt Nr. 256 og 261. Søm-Fort., Side 4.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

England:

N 3624	Bay of Bengal, Burma. — Pig island to South Moskos islands.
R 1859	England, west coast. — King road.
R 1872	North sea. — Calais to the River Schelde.
R 1692	Mediterranean. — Anchorages on the coast of Marocco.
R 952	Japan. — Owashi wan to Atsumi wan.
R 1749	Rio de la plata. — Monte Video to Buenos Aires.
N	Eastern Archipelago Pilot, Part II. 1913.

Tyskland.

R 56 a	Nordsee, Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Südlicher Teil. 1 : 50 000.
R 288	Nordsee. England, Ostküste: Hafen von Dover. 1 : 50 000.

- 2420. Sverrig. Öresundsrepen. Grepen Fyrskib drevet fra Station.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1297. Stockholm 1913.)
Grepen Fyrskib er drevet fra Station og midlertidig bragt ind til *Öregrund*. Det vil snarest blive udlagt paa Station. 60° 28' 10" N. 18° 17' 38" E.
- 2421. Sverrig. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrskibes Inddragning.**
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1296. Stockholm 1913.)
 Saaframt Is og Vejrforholdene ikke forhindrer det, vil *Västra Banken* Fyrskib, 60° 53' 48" N. 17° 55' 10" E., blive paa Station til efter Midnat mellem den 19de og 20de Januar 1914, *Fingrundet* Fyrskib, 61° 01' 50" N. 18° 31' 35" E., til efter Midnat mellem den 9de og 10de Januar 1914, og *Grundkallen* Fyrskib, 60° 29' 57" N. 18° 54' 25" E., til efter Midnat mellem den 30te og 31te Januar 1914.
- 2422. Sverrig. Bottniske Bugt. Lövstabukten. Karlholm. Grunde fundet.**
Afmærkning forandret.
 („Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 50/1298. Stockholm 1913.)
 I Løbet til *Karlholm* er fundet følgende Grunde: 1) En 7,2 m Grund paa 60° 36' 20" N. 17° 46' 15" E. i *Fagervikens* Baakelinie. 2) En 7,5 m Grund paa 60° 34' 45" N. 17° 45' 10" E., tæt ved *Fladgrundsödan* Baake overet med *Per Görans Grund* Baake. 3) En 7 m Grund paa 60° 33' 30" N. 17° 41' 40" E. Tæt E. for denne Grund er der paa W.-Siden af Løbet udsat en Stage.
 N. for 2,7 m Grunden paa 60° 34' 06" N. 17° 43' 08" E. er udsat en Stage med Kost paa E.-Siden af Løbet.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2263. København 1913.)
- 2423. Sverrig. Bottniske Bugt. Sydostbroten Fyrskib inddraget.**
 Høje Telegram fra Lods-kaptajnen i *Luleå* er *Sydostbroten* Fyrskib inddraget for Vinteren. 63° 18' 48" N. 20° 10' 40" E.
- 2424. Rusland. Irbau. Fyrskib forandret.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3244. Berlin 1913.)
Irbau Fyrskib er ombyttet med et rødt, 2-mastet Fyrskib med et vandret hvidt Bælte og sort Skorsten. Stormasten er forsynet med en Raa og paa Toppen med en sort Ballon. Fyrskibet viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 15 s., Lys 10 s., Mørke 5 s. Taagesignalet gives med Sirene, 2 Stød hver 1 m. 32 s., Stød 2 s., Pause 27 s., Stød 3 s., Pause 1 m., og med Undervandsklokke, Fire-Slag hver 12 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 2 s., Slag, Pause 6 s., c. 56° 31' N. 20° 51½' E.
 (Kort Nr. 206.)
- (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 47/2223. København 1913.)
- 2425. Tyskland. Stralsund. Gellen. Vrag afmærket.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3365. Berlin 1913.)
 I *Gellen* c. 100 m W. for den røde Spirtønde *J* er i 2,8 m Vand sunket en Lodsbaad. En grøn Spirtønde er udlagt ved Vraget. Man skal holde E. om Vragtønden. 54° 27' 22" N. 13° 03' 42" E.
- 2426. Tyskland. Kieler Fjord. Friedrichsort Fyr. Arbejder fuldført.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3238. Berlin 1913.)
 Nedrømmingen af Pæle ved Bølgebyrderen ved *Friedrichsort* Fyr er endt, og Paabudet om at passere Stedet med langsom Fart er ophævet. c. 54° 23½' N. 10° 11¾' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/391. København 1913.)
- 2427. Tyskland. Flensborg Fjord. Bredgrund. Vrag borttaget.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3245. Berlin 1913.)
 Vraget af Skibet, som var sunket paa den S.-lige Del af *Bredgrund*, er borttaget. *Bredgrund*. 54° 49' N. 10° 03' E.
- 2428. Tyskland. Flensborg Fjord. Middeldgrund. Lystønde tændt.**
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3314. Berlin 1913.)
 Lystønden S. for *Middeldgrund* er atter tændt. 54° 51' N. 9° 50½' E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 48/2282. København 1913.)

IX. Bekendtgørelser m. m.

- 2457. Danmark og Sverrig. Bekendtgørelse om en Overenskomst med Sverrig angaaende ligelydende Bestemmelser om Afmærkning af Vrag, om Vragssignaler i Sundet og Forholdsregler angaaende Passage af Vrag-fyrskib eller anden Afmærkning af Vrag.**

Den 14de November d. A. er der mellem *Danmark* og *Sverrig* sluttet følgende Overenskomst, der træder i Kraft den 1ste Maj 1914:

Bestemmelser vedrørende Afmærkning af sunket Skib eller sunken Vragdel.

Naar sunket Skib eller sunken Vragdel frembyder Hindring eller Fare for Skibs-farten, skal Pladsen for saadan Hindring, der nedenstaaende benævnes Vrag, afmærkes ved Udlægning af et Vragfyrskib, der enten kan være et Fyrskib eller et andet Fartøjs-udstyret som Vragfyrskib, en Vraglystønde, en Vragvager eller en Vragpræk.

Et Vragfyrskib skal føre om **Dagen** 3 grønmalede Balloner, højste under en mindst 6 m over Vandhøden horisontalt hængende Raa, den ene Ballon under den Raanok, der er nærmest Vraget, og de to Balloner vertikalt med 2 m Mellemrum under den anden Raanok, og om **Natten** 3 paa samme Maade anbragte Lanterner, der viser fast grønt Lys, men ingen Ankenantenne.

Paa et Vragfyrskib skal der i Taage og under usigtbare Omstændigheder (saavel ved Dag som ved Nat) afgives **Taaesignaler**, der skal bestaa af Ringing med Klokke af omtrent 10 Sekunders Vartighed med Mellemrum af højst 2 Minutter. Naar Vrag-fyrskibet er forankret i Retninger mellem N. og E. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskille, To-Slag. Naar Vragfyrskibet er forankret i Retninger mellem S. og W. fra Vraget, skal Klokkesignalet bestaa af en Række, ved korte Ophold adskille, Et-Slag.

Naar et Vrag er afmærket med et Vragfyrskib, og der fra dette observeres, at et Skib styrer en saadan Kurs, at Paasejling af Vraget kan befygtes, skal der fra Vrag-fyrskibet saavidt mulig afgives et eller flere Varselskud med korte Mellemrum.

Skibssiderne paa et Vragfyrskib maa saavidt mulig ikke være rødmalede.

En Vraglystønde skal være grønmalet og vise grønt Blink eller Lym med 1 eller 2 korte Blink.

En Vragvager skal være grønmalet og forsynet med en Stage med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vragpræk skal være grønmalet og forsynet med 1 eller 2 grønne Flag.

En Vraglystønde, som viser To-Blink, og en Vragvager eller Vragpræk med 2 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem N. og E. fra Vraget.

En Vraglystønde, som viser Et-Blink, og en Vragvager eller Vragpræk med 1 Flag forankres i en Retning, der ligger mellem S. og W. fra Vraget.

Overnævnte Afmærkning (Vragfyrskib, Vraglystønde m. m.) maa ikke forankres i længere Afstand fra Vraget, end det er uomgængelig nødvendigt for Afmærkningens og Søfarens Sikkerhed.

Paa følgende Fyrskibe og Stationer skal der vises Signaler for saadanne Vraags Tilstedeværelse i *Sundet*, der skønnes at være farlige for den gennemgaaende Trafik: Paa *danske* Side: *Siemens* Fyr, *Drogden* Fyrskib og *Helsingør*. Paa *svensk* Side: *Falsterborens* og *Oskargrundet* Fyrskib samt *Kallen* Fyr.

Signalerne skal være følgende: 2 grønne Balloner eller 2 Lanterner, der viser fast grønt Lys, højste i nævnte Fyrskibe eller paa nævnte Stationer, betyder:

„Der findes Vrag i det nordlige Indløb til *Sundet* eller i *Sundet* Nord for *Middeldgrundens* Fortets Breddeparallel; iagttag Forsigtighed ved Navigeringen!“

- 2449. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Gaiola.** Tønde ombyttet.
(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 305/1886. Genova 1913.)
Tønden ved *Gaiola* Grund er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 s., Lys 3 s., Mørke 2 s., Lysevne: 7 Sm. 40° 47' 07" N. 14° 11' 21" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1684. København 1913.)
- 2450. Italien E.-Kyst. Margherita di Savoia.** Fyr tændt.
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3263. Berlin 1913.)
Paa Yderenden af Molen ved den lille Havnekanal ved *Margherita di Savoia*, NW. for *Barletta*, er tændt et hvidt, fast Fyr, der bestaar af 2 elektriske Lamper, den ene tæt over den anden. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 10 Sm. 41° 23' N. 16° 09' E.
- 2451. Italien E.-Kyst. Punta della Maestra.** Lystønde midlertidig inddraget.
(„Avvisi al Naviganti“ Nr. 311/903. Genova 1913.)
Lystønden ud for *Punta della Maestra* er inddraget indtil videre. 44° 57' 22" N. 12° 34' 23" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 40/1680. København 1913.)
- 2452. Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Saluga.** Midlertidigt Fyr forandret.
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 49/1650. Pola 1913.)
Det røde Fyr ved Baaken paa *Saluga* Pynt er ombyttet med et hvidt Lynfy, der viser Et-Lyn hver 3 s. Dette Fyr skal brænde, indtil det endelige Fyr tændes. 44° 55' 33" N. 13° 46' 28" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 41/1966. København 1913.)
- 2453. Middelhavet. Ægæiske Hav, Marmorhavet og Sorte Hav.** Advarsel med Hensyn til Miner.
(„Notice to Mariners“ Nr. 1938. London 1913.)
Miner ligger endnu paa nedennævnte Steder, saa man bør navigere med Forsigtighed ved Besejlingen af de omliggende Havne: 1) Kyststrækningerne ved det ægæiske Hav. 2) *Dardanelleerne*. 3) Den *bulgariske* Kyst ved *Sorte Hæø*.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1175, 29/1298 og 33/1516. København 1913.)
- 2454. Tyrkiet. Sorte Hav. Kara Burnu NW. Banke.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3269. Berlin 1913.)
En Banke med 4,6 m Vand ligger c. 10½ Sm 304° (misv. NW. ¼ W.) fra *Kara Burnu* Fyr og c. 900 m fra Land. Indtil Stedet er nøjagtig undersøgt, maa man navigere med Forsigtighed. *Kara Burnu*: 41° 20¼' N. 28° 40½' W.
- 2455. Rusland. Sorte Hav. Karkinit Bugt. Oplysning om Baaker.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3272. Berlin 1913.)
Baaken paa S.-Enden af *Kalantschal* Banke har nu faaet en Ballon paa Toppen. Naar det kræves, tændes et hvidt, fast Fyr under Ballonen. 46° 02' N. 33° 14½' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/2320. København 1913.)
- 2456. Lilleasien. Smyrna. Oplysning om Lods.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3267. Berlin 1913.)
Lods kan kun faaes mellem Kl. 7 og 11½ Fm. og fra Kl. 1 Em. til 1½ Time for Solnedgang.
Saa vel uden for som inden for Minfelteet er udlagt Tønder ved det Sted, hvor Skibe skal afvente Lodsens Komme. *Smyrna*: 38° 25' N. 27° 08' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 27/1178. København 1913.)
- II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Færvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.**
- 2429. Danmark. Sundet. Gilleleje-Flak N. Lys- og Fløjtetønde tændt.**
Lys- og Fløjtetønden *Gilleleje-Flak N.* er atter tændt. 56° 09' (48") N. 12° 18' (00") E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2376. København 1913.)
- 2430. Tyskland. Lille-Bælt. Als. Augustenhof. Fyr. Oplysning.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3315. Berlin 1913.)
Den S.-lige Lysgrænse, Pejling 261°, af *Augustenhof* Fyrs E.-lige Lysvinkel, der viser hvidt To-Lyn, er ikke skarp; under gode atmosfæriske Forhold er Fyrets ovennævnte Lysvinkel paa kortere Afstand synlig indtil Pejling 269°. Man maa derfor ikke benytte denne Lysvinkels S.-Grænse til at gaa fri af *Alssten*. Den S.-lige Lysgrænse, Pejling 67°, af Fyrets W.-lige Lysvinkel, der viser hvidt To-Lyn, er ikke skarp, og Fyret er synligt S. for Pejling 67°. 55° 04¾' N. 9° 42¾' E.
(Danske Lods, Side 404 og 411.)
- III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**
- 2431. Danmark. Kattegat. Odense-Fjord og Falske-Bolsax. Klokketønder ombyttet med Vintersømærker.**
Følgende Klokketønder er ombyttet med Vintersømærker: 1) *Odense-Fjord*. 55° 32' (25") N. 10° 33' (53") E. 2) *Falske-Bolsax*. 55° 43' (10") N. 10° 43' (20") E.
- 2432. Danmark. Limfjorden. Frederik den VII's Kanal. Sømærker inddraget.**
De 2 Halmprikker paa N.-Siden og de 2 Risprikker paa S.-Siden af Renden fra *Løgstør-Bredning* til den nedlagte Frederik den VII's Kanal er inddraget. 56° 56' N. 9° 11½' E.
(Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 483. Havne-Lods, Side 52. Søm.-Fort., Side 35.)
- 2433. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Fyr forandres.**
I en nær Fremtid, om muligt den 18de ds., forandres Bagfyret i *Thyborøn-Kanal* Ledefyrlinie til et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formørkelser hver 15 s., Lys c. 12 s., Mørke c. 3 s. Lyset er:
1. rødt i Pejlinger fra c. 255° til c. 18°;
2. grønt i — — c. 18° — c. 61°;
3. hvidt i — — c. 61° — c. 65°;
4. rødt i — — c. 65° — c. 165°.
I øvrigt er Fyret uforandret. 56° 43' 20" N. 8° 14' 40" E.
Til Brug ved Besejlingen om Dagen er der midlertidig opstillet en Forbaake med en Flagstang.
(Kort Nr. 158, 180 og 255. Danske Lods, Side 111. Fyr-Fort., Nr. 56 a. Søm.-Fort., Side 33.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2381. København 1913.)
- 2434. Tyskland. Helgoland WNW. Vrag afmærket.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3325. Berlin 1913.)
Vraget af Luftskeibet *L I* er fundet i 39 m Vand c. 17 Sm WNW. for Helgo land. Det er midlertidig afmærket med en sort Tønde. Det paatænkes at indbjærge Vraget. c. 54° 17' N. 7° 26' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 43/2046. København 1913.)
- IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.**

2435. Tyskland. Elbon. Fyrskib Elbe V Øst. Oplysning om Vrag.

(⁶)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3248. Berlin 1913.)
Den grønne Spidstønde med W.-lig Topbetegnelse paa W.-Siden af Vraget af Dan-
peren *Nøbe*, c. 600 m E. for Fyrskib *Elbe V*, bør indføres i Kort og Farvandsbeskrivelser.
53° 56' 45" N. 8° 40' 28" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 12/688. København 1912.)

2436. Tyskland. Elbon. Bönhasensand. Tønde forandret.

(⁶)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3249. Berlin 1913.)

Lystønden ved W.-Enden af *Bönhasensand* er ombyttet med en rød-sort Baake-
tønde med Kors som Topbetegnelse. c. 53° 32 $\frac{3}{4}$ ' N. 9° 52' E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 13/182. København 1913.)

2437. Tyskland. Ems Munding. Vrag.

Hølge Telegram fra „Marineamt“ i *Berlin* er et Vrag observeret $\frac{1}{2}$ Sm W. for
Hubertsøgt Anduvningstønde. En Vraglystønde vil blive udlagt. Anduvningstønden:
53° 35' N. 6° 21' E.

2438. Holland. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Vrag borttaget.

(⁶)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 277/2612. ³s-Gravenhage 1913.)

Dampere, som var sunket ud for Stumpstønde Nr. 6, er borttaget og Af-
mærkningen inddrægt. 51° 53' 8" N. 4° 18' 8" E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 39/1817. København 1913.)

2439. England. Yarmouth. Haddock Banke. Mindre Dybde.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1916. London 1913.)

5,1 Sm 118° (misy. SE. $\frac{1}{8}$ E.) fra 5,4 m Pullen paa *Haddock* Banke er der kun
9,1 m Vand. 53° 14' 45" N. 1° 40' 45" E. Omfrent 1 Sm NW. herfor er Dybden paa en
stor Del af Banken kun 9,6 m.

2440. England. Humber. Vrag.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1914. London 1913.)

Vraget af Trawleren *Dagrien* ligger 1,15 Sm 158° (misy. S. $\frac{1}{2}$ E.) fra *Spurn Point*
Fyr. Mindste Dybde over Vraget er 14,6 m. 53° 33' 39" N. 0° 07' 54" E.
(Kort Nr. 180.)

2441. Skotland. Tay. Afmærkning forandret.

(⁶)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 276/2589. ³s-Gravenhage 1913.)

I Mundingen af *Tay* er foretaget følgende Forandringer ved Afmærkningen:
1) Sort Spidstønde Nr. 2 er flyttet 0,7 Sm i Retning 96° (misy. SE. t. E. $\frac{7}{8}$ E.) og om-
byttet med sort Stumpstønde Nr. 2 med 2 Balloner. 2) Sort Stumpstønde Nr. 3 med Kegel-
er flyttet 0,15 Sm i Retning 110° (misy. SE. $\frac{5}{8}$ E.) og ombyttet med sort Stumpstønde
Nr. 3 med 3 Balloner og Kors. 3) Rød Spidstønde Nr. 1 med Ballon er flyttet 0,07 Sm
i Retning 202° (misy. SW. $\frac{1}{2}$ S.). 4) Rød Spidstønde Nr. 2 er flyttet 0,12 Sm i Retning
105° (misy. SE. t. E.). 5) Fyrskibet *Alberlay* er flyttet 0,12 Sm i Retning 87° (misy. E.
t. S. $\frac{3}{8}$ S.). 6) Sort Stumpstønde Nr. 1 er flyttet 0,28 Sm i Retning 307° (misy. NW. $\frac{7}{8}$ N.).
56° 26 $\frac{1}{2}$ ' N. 2° 39 $\frac{1}{2}$ ' W.

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2442. England. Bristol Channel. Clevedon Tønde ombyttet med Lystønde.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1922. London 1913.)

Tønden paa N.-Siden af *Clevedon Flats* er ombyttet med en sort Lystønde,
der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 s, Lys 3 $\frac{1}{2}$ s, Mørke 1 $\frac{1}{2}$ s. 51°
27 $\frac{1}{4}$ ' N. 2° 54 $\frac{1}{2}$ ' W.

2443. Irland S.-Kyst. Queenstown. Lystønde udlagt.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1903. London 1913.)

Paa E.-Siden af Havnen er udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt, fast Lys,
i 9,2 m Vand 470 m 277° (misy. NW. t. W. $\frac{3}{4}$ W.) fra Stagen paa *Black Rock* og 351°
(misy. N. $\frac{7}{8}$ E.) fra Flagstangen paa *Carbisle Fort*. 51° 49 $\frac{1}{2}$ ' N. 8° 16' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2444. Spanien. Ria de Arosa. Santa Eugenia de Riveria. Fyr tændt.

(⁶)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 49/3273. Berlin 1913.)

Ved N.-Enden af Forlængelsesarbejderne ved Molen ved *Santa Eugenia de Riveria*
er tændt et rødt, fast Fyr 120 m fra Fyret paa Molehovedet. Det er forbudt at passere
mellem disse 2 Fyr. 42° 33' N. 8° 58' W.

2445. Afrika. Gambia. Gambia Floden. Tøndes Beliggenhed.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1884. London 1913.)

Den sort og hvid tæmmede Klokketønde med sort Ballon ved Indløbet til Floden
er flyttet 1 $\frac{1}{2}$ Sm i Retning 223° (misy. SW. t. W. $\frac{3}{8}$ W.). 13° 33' 32" N. 16° 48' 33" W.

2446. Bermudas Øerne. North-East Breakers. Tønde ombyttet.

(⁶)Notice to Mariners“ Nr. 1883. London 1913.)

North-East Breakers Undervandsklokketønde er ombyttet med en sort og hvid-
stribet Klokke- og Undervandsklokketønde, mærket „N. E. Breakers“. 32° 31' 10" N.
64° 40' 15" W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 14/2119. København 1913.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2447. Curaçao. Oplysning om Fyr.

(⁶)Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 275/2592. ³s-Gravenhage 1913.)

Fyret paa NW.-Pyrten af *Curaçao* er synligt i Pejlinger fra c. 16° til 256°. 12°
23,3' N. 69° 09' W.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 38/1786. København 1913.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2448. Italien W.-Kyst. Gaeta. Porticciuolo di La Villa o Caposelo (Formia). Fyr tændt.

(⁶)Avvisi al Naviganti“ Nr. 306/890. Genova 1913.)

Paa Yderenden af Bølgebryderen mod W. er tændt et rødt Lynfyr, der viser
Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,3 s, Mørke 2,7 s. Fyret vises fra en Baake, der staar c. 850 m
217° (misy. SW.) fra *S. Teresa di Formia* Kampagne. 41° 15' N. 13° 36' 03" E.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1854. Red Sea. Suez bay — Telegraph cable buoys withdrawn. Former Notice, No. 1920 of 1913. (a) Position. At a distance of 14 cables, 4° (N. 6° E. Mag.), from North beacon, Kal ah Kebireh. North beacon, lat. 29° 55' 1/4' N., long. 32° 31' 1/4' E. Description. A conical buoy. (b) Position. At a distance of 6 1/4 cables, 324° (N. 34° W. Mag.), from North beacon. Description. A black and white spherical buoy surmounted by a staff and cage. (c) Position. At a distance of 11 1/2 cables, 248° (S. 70° W. Mag.), from West beacon, Kal ah Kebireh. Description. A black and white spherical buoy surmounted by a staff and cage. Variation. 2° W. (Notice No. 1854 of 1913, dated 1st December.)

Charts affected. No. 734, Suez bay. No. 233, Suez canal (a) (b). Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 88.

No. 1855. Red Sea—Gulf of Suez. Sheratib shoals—Telegraph cable buoy withdrawn. Former Notice, No. 1888 of 1913. Position. At a distance of 7 1/2 cables, 270° (N. 87° W. Mag.), from the western edge of the 4 1/2-fathom patch on the shoal. Lat. 28° 35' 25" N., long. 33° 05' 35" E., on chart No. 757. Description. Spherical buoy, painted black and white, surmounted by a staff, cage and square flag with black, white and red squares. Variation. 3° W. (Notice No. 1855 of 1913, dated 1st December.)

Charts affected. No. 757, Gulf of Suez. No. 8a, Red sea, sheet I. Publication. Red Sea Pilot, 1909, page 100.

No. 1856. China Sea—Banka, North-East Coast. Goat reef—Amended details of new light. Former Notice, No. 1737 of 1913. Position. Lat. 2° 12' S., long. 106° 29' 1/4' E. Abridged description of new light. Lt. Occ. Red, ev. 4 sec., 62 ft., vis. 12 m. (U). Details of new light: Character. An occulting red light every four seconds, showing thus: — Light, 2 secs. Eclipsed, 2 secs.

Elevation. 62 feet. Visibility. 12 miles. Structure. White framework. Remarks. The light is unwatched. (Notice No. 1858 of 1913, dated 1st December.)

Charts affected. No. 2187, Gaspar strait. No. 2597, Banka strait. No. 2149, Banka and Gaspar straits. No. 941a, Eastern arellipelago, western portion. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, No. 534. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 530; Revised Supplement, 1913.

No. 1861. Borneo, North-West Coast—Labian island. Victoria harbour—Intended leading lights. Date of establishment. On or about the 1st January 1914. (a) Front light: Position. At a distance of 750 feet, 186° (S. 4° W. Mag.), from the Government flagstaff. Lat. 5° 16' 1/2' N., long. 113° 14' 1/2' E. Abridged description. Lt. F. Red (U). Details: Character. A fixed red light. Elevation. 8 feet. (b) Rear light: Position. At a distance of 900 feet, 346° N. 16° W. Mag., from the front light. Abridged description. Lt. F. (U). Details: Character. A fixed white light. Elevation. 18 feet. Remarks. These lights, which are unwatched, when in line, 346° (N. 16° W. Mag.), will lead between Outer and Harbour shoals on one hand and the foul ground extending from Hamilton point on the other. Note. No further Notice will be given. Variation. 2° E. (Notice No. 1861 of 1913, dated 1st December.)

Charts affected. No. 947, Victoria harbour. No. 1844, Labian island. No. 2109, Barram point to Nossong point. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 107. China Sea Pilot, Vol. IV., 1912, pages 110, 111.

No. 1870. Japan—Kiusiu, East Coast. Aburatsu harbour—Light established. Position. On northern side of I saki, at a distance of 2 cables, 310° (N. 46° W. Mag.), from Nabe Sina hai. Lat. 31° 33' 1/2' N., long. 131° 24' E. Abridged description. Lt. F., W.R., 127 ft., vis. 8, 6 m. Details: Character. A fixed light with white and red sectors. Elevation. 127 feet. Visibility. White light, 8 miles; red light, 6 miles. Sectors. Red from 186° (S. 20° W. Mag.) to 264°

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Decbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 1/4 - 1/2	115 1/4	115 1/2
Danmark	100 - 1/2	100	100 1/2
Norden	108 1/4 - 1/2	108 1/2	107
Gorm			
Carl	106 3/4 - 107 1/4	106 3/4	107
Dannebrog	122 1/4 - 122	122	122 1/4
Skjold		91 3/4	92 1/4
Urania		25 1/2	25 3/4
Neptun	113	112 1/2	113
Dampsk. af 1896	114	114	114 1/2
Hejmdal	122 1/2	122 1/4	122 3/4
Østasiatiske		127	129 1/4
Østersøen			
Nordsøen			
Gorm	113 3/4 - 1/2	113 1/4	113 1/2
Torm			
Inga			
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		76 3/4	77 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
4% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		82 1/2	83 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		82 1/2	84 1/4
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	88 3/4	88 1/2	89
4% — — — 2. Serie.		92 1/2	92 1/2
4% — — — 1.		94	95 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.		87 3/4	89 1/2
4% — — —		89 3/4	90 1/2
3 1/2% Landkreditk.		84 1/2	86 1/2
4% Østift. Kreditf.		89 3/4	90

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	142	142	142 1/4
Privatbank	106 1/2	106 1/4	106 3/4
Landmandsbank		139 1/2	139 3/4
Handelsbank	144	143 1/4	141
Grundejerbank		11 3/4	12
Burm. & Wain	88 3/4 - 88	88 1/2	89
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.	232 - 3/4	232 1/2	232 3/4
Bryggeri Aktier	248 - 249	248 3/4	249

Vekselkurser d. 17. December 1913		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.22	18.17
Paris	72.00	
Amsterdam	150.50	
Wien	75.55	

Notering paa Berlins Børs d. 16 December 1913	
Russiske Noter	215.30
4% Forenede Dampsk. Consols	—
3 1/2% — — — Boden Kredit	83.50
5% Mexikanske 1899	91.60
5% Rumænske Stats	98.75
4% — — — 1890	93.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 84,000, „Danmark“ 92,000, „Norden“ 88,000, „Carl“ 40,000, „Dannebrog“ 196,000, „Skjold“ 52,000, „Urania“ 24,000, „Dampskib. af 1896“ 100,000, „Hejmdal“ 32,000, „Gorm“ 72,000, „Neptun“ 84,000, „Dansk-russisk“ 112,000, „Østasiatisk“ 96,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

(S. 88° W. Mag.). White thence, through west, to 282° (N. 74° W. Mag.). Red thence to 337° (N. 1° E. Mag.). White thence to 6° (N. 10° E. Mag.). Red thence to 16° N. 20° E. Mag.). Observed elsewhere. Power. Under 100 candles. Structure. White hexagonal brick tower. Variation. 4° W. (Notice No. 1870 of 1913, dated 4th December.)

Charts affected. No. 626. Plan of Aburatsu harbour. No. 1648. Osuni karkyo to U shima. No. 358. Western coasts of Kiusiu and Nippon. No. 2412. Amoy to Nagasaki. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 189. Japan, Korea, etc., 1904, page 302.

No. 1886. Madagascar, West Coast. New Maintirano approach—Shoal reported. Position. At a distance of 3⁷/₁₀ miles, 224° (S. 55° W. Mag.), from the Residency flagstaff, New Maintirano. Lat. 18° 4' 53" S., long. 43° 59' 30" E., on chart No. 2461. Depth. About 2¹/₂ fathoms, sandy bottom. Remarks. The S.S. Bagdad touched on the shoal, and this vessel's name has been placed against the shoal on the charts. Variation. 11° W. (Notice No. 1886 of 1913, dated 5th December.)

Charts affected. No. 2461. Nosi Yao to Purdy sand. No. 759a. Cape St. Andrew to Bevrato island. Publication. South Indian Ocean Pilot 1911, page 422.

No. 1887. Red Sea, Western Shore. Massawa—Light to be extinguished. Date of extinction. On or about the 15th December 1913. Position. On Ras Mudir, east extreme of Massawa island. Lat. 15° 36¹/₄' N., long. 39° 27¹/₂' E. Description. A fixed white light. Remarks. This light will be extinguished until further notice. Note. A note, »Extinguished (1913)«, has been placed against this light on the charts. (Notice No. 1887 of 1913, dated 5th December.)

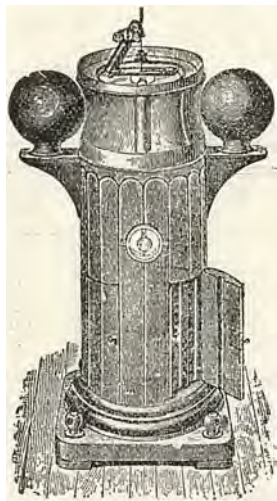
Charts affected. No. 460. Massawa harbour. No. 164. Massawa channel. No. 84. Red sea, sheet IV. No. 2523. Red sea. Publications. List of Lights, Part V., 1913, No. 2189, Red Sea Pilot, 1909, page 226.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 n.

- Kompasser**
efter
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.
- Spritskompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat
- Baadskompasser**
(Sprit og tørre)
Kasse eller Hus med
Lampe.
- Azimutinstrumenter
Pejlstøtter
- Kikkertter**
dobbelte og lange
- Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat
- Reparationer**
udføres.



- Walkers**
originale
Lodde- og
Loggeapparater
- Fuldfarts
Loddemaskiner
- Loddespil
- Loddewire**
(enkelt og dobbeltslaaet)
- Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
- Forstørrelsesglas
- Lanterner**
med og uden Certifikat
- Morses Signallanterner
n. m.
- Reparationer**
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statshanedriftens
Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. H. C. Ørstedsvej 46, 1ste Sal
Telefon 6031. Telegramdr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Nora 2393.

Motorspil,

særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra
Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.

Dieselmotor-Slæbebaade til Salg (Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 × 4,60 × 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.
Bygget 1913, Staal: 18 × 4,36 × 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalgs-Agentur, Hamburg 1.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson,**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe

Forlang Katalog. — Send Opgave.

K. F. MARSTRANDS EFTF.

BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSEINGØR.

Skibsprovantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarering.

Ordre. Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst.
Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Nattelefon 427. — Post Box 14

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 7,5 m (24Fod) dybt Løb. Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 3 à 3,4 m. Nord for samme 3,4 à 3,7 m. Ved den østlige Indsejling til Løbet ligger Hals Barres Fyr (Hovedfyr: Hvidt Lynfyr, Bifyr: Hvidt, rødt og grønt fast Fyr). Taagesignal med Sirene: To Stød hvert 1 Minut. Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr. Vanddybden ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende. Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.	Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.	Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder Maskinværksteder. Fem Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran
Aarhus.	Et 75 m bredt Løb med 7,8 m Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 7,5 m Vand. Bolværkerne 1,7—1,9 m over Vandet.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge , naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " " Litspenge: 2 Øre pr. Ton Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.	Maskinværksteder Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker. Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.
Assens.	Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Fredericia.	I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning 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 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. Tonde. 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 Løfteævne. Jernbanespo-ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Faaborg.	Rende med 6,3 m Vand fører til Havnen Yderhavnen, ca. 265 m løbende Bolværk. Til større Skibe. 6,3 m Vanddybde. Inderhavnen, 378 m løbende Bolværk 3—5 m Vanddybde. Gode Besejlingsforhold, Reden rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspenge se Danmarks Lodtakster. Bugsering efter faste billige Takster.	Ballastafgiften til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vandafgift: Mindre Sejlskibe 1 Kr. Større do. 3 Kr. Slangenafgift 1 Kr. Dampere indtil 300 Tons. 6 Kr. Dampere over 300 Tons. 10 Kr. Slangeafgift 2 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor rundt hele Havnen, gode Oplagspladser. Patent. Ophalingsbedding til Skibe af indtil ca. 450 Tons. Egenvægt, Vognlængde 34,52 m (110 Fod) Dybde over tørreste Køl-blok ca. 3,13 m (10 Fod). Stort Træskibisbyggeri, samt Reparationsværksted for mindre Dampere-Maskinværksted og Skibssmedie. Køhalingssplads. Bunkerkul.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning, og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodtakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri, Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Horsens.	Sejlløbet er uddybet til 19 Fod og afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr. Uddybning til 22 Fod paabegyndt 1911.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodstvang. Bugsering foregaar let og efter billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton. Vand: 2 à 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster.	Skibsbyggeri og Kølhalingsplads haves. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udleje.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paabegyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.
Kolding.	Rende forsynet med Dag- og Nat-afmærkning med 7,0 m. Vand fører ind til Havnen. Ved Bolværk indtil 7,0 m, Bolværkerne 1,6 - 2,0 m. over D. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	7 Øre pr. Hektol. for Vand til Maskinbrug.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 137 m bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran til 6 Tons ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs begge Kajer.
Marstal.	I Indløbet til Havnen 10 à 11 Fod, det samme ved Bolværket, længere oppe i Havnen 9 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Bugsering efter billige Rater. Lods erholdes til enhver Tid.	Ballastafgift til Havnen 3 Øre pr. Ton. Ballast 1 Kr. pr. Ton. Vand fra Vandbaad.	Losning og Lastning meget billig.	Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, mange Kølhalerpladser og Træskibsbyggerier. 2 Ophalerbeddinger, den største Patent, tager Skibe indtil 350 Tons Egenvægt. Landets billigste Takster.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansspor langs den største Del af Bolværkerne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Sejlskibe: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugsering 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. Kølhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Skibe, 3 Maskinværksteder og Skibssmedier.
Næse.	Indsejlingsløbet er 120 Fod bredt og 16 Fod dybt. I Havnen ved Bolværk er 16 Fod dybt. Bolværkernes Højde over daglig Vande er c. 6 Fod. Alt dansk Maal.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 25 Ø. Udg. 25 - indbefattet Lodsafgifter. Dampskibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	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 Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tørskelen. 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 Sydtramed 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, Kølhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalingsbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 7,5 m (24 Fod). Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4-5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2300 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforneden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 14 Ø. Udg. 14 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserhaade.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 8 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 1 Kr. pr. Ton. Vand: 1 Kr. pr. m ³ Slangeafgift pr. Vandfyldning 1 Kr.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Træskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophærsbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

De private Assurandører lim.

i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: 16. Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Sæassurace Kompagni A/S

i København
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Sæassurace. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sæ-Assurance-Forening lim.

i København
tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenaure. Telefon Nr. 42.

Fjerde Søforsikringselskab lim.

i København
tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

SVENDBORG FLYDEDOK

A/S Carl Axelsens

Jernstøberi & Maskinfabrik

Telf. 76. Levering af Skibs-Smede- og Støbegods, Kahyt-kakkelovne, Kabysser, Haandstyreapparater til Damp- & Sejlskibe samt Patent Ankerspil. Telf. 76

Specialitet: **Skibspumper.**
Forlang Projekter & Tilbud.

Motorfløjter ♦ Dampfløjter

Ilt- og Luftapparater for Fiskekuttere, Fiskedamme og Hyttefæde.

Vi anbefaler herved vore **statsanerkendte patenterede Motorfløjter**, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. **Dampfløjter**, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort **Ilt- og Luftapparat**, som ved Brugen af disse, har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/S, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde udføres hurtigt og solidt.
J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.
Metalstøberi. Spec.: **Skibsarbejde.**

Lauritz Kirkeby.

Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Tlf. Byen 2712 x. Etabl. 1825. Laxegade 26.

Cronometre reparerer.

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE

AL SLAGS STØBEGODS
SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG.



DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
AFDELING CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
HOLMBLADSGADE 27. TEF: 1630.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

5 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 65 m Længde og 750 Tons Egenvægt Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

Remington,
eneste Skrivemaskine, der adderer og subtraherer.
Eneforhandler:
L. Kristensen, 27, Vestergade.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den brugbare Dyr.

M. C. Madsen,
forh. Styrmand,
Ekviperingsforretning,
Nørrebro 89,
ODENSE.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Wald. Petersens
Kødudsalg,
Toldbodvej 44.

Telf. 5636. Nat-Telf. 5636.

Kød leveres baade Nat og Dag.



Forlang altid
Otto Mönsted A/S
OMA
Plante Margarine

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres hurtigt og solidt til moderate Priser.

Dæksbaad.

»Ivar Hvidtfeldt«, 19.20 Br. Tons, kravelbygget, 12 HK. Dan Motor, vel vedligeholdt og driftsikker, 5 gode Sejle, god Rigging og Jolle, Baad og Motor 5 Aar gammel, sælges billig, naar Handel kan ske snart. Henvendelse til **Brødrene THOMSEN,** Nakke, Nykjøbing Sj.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Oscar Rolff, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.
Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.
Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.
Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Tlf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Retssager (sp. Søager).

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Hans Olesens Eftf.
(Niels Wang)
Skibsmægler, Horsens

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“
Stevedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: No 76,
Postadress: Sundsvall.
Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søn's Eftf.
Grundlagt 1797.
Edsvorne Skibsmæglere.
Agerer for
Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagerter. —
Telegr.-Adr.: **Heckshers, Kjøbenhavn.** — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Petersen, Møller & Hoppe
Skibsmæglere, Dampskibsagenter
Telegr.-Adr. ser: **Hoppe**

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.
MOURITZ G. KRAG
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40. **CHR. JENSEN**
Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Bentin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.
UTZON & STEGMANN.
Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 184.
V. BERTRAM-NIELSEN
Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Adolph Andersens Eftf.,
EDSVOREN SKIBSMÆGLER.
Befragtnings- & Havariagerter.
Telegr.-Adresse: **RANDERS.** Statstelefon Nr. 9.
„Broker“. Telefon Nr. 70.

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolff,
St. Annæ Plads 22.
Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.
Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.
Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. **Dragør.** Telf. 6.
Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.
Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Forhyringskontor.
N. P. Jensen
af Staten autoriseret Forhyringsagent
Slotsgade 33. Aalborg.
Telefon 885.
Telegramadresse: „Slotshyring“.

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, i det givet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“
Carl Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører,
Kotka, Finland.
Telegramadresse: *Cadenius.*

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: **Harklatsen.**

C. Ring Andersen
Joh. P. Brandts Eftf.
SKIBSHANDEL
Svendborg.

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 Remise fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.



OLSKIND
Bedste Olietøj
Patent
Læder-Knaphuller.
Bruges af alle. Faæx overalt.
Cand. pharm. **Harsen & Schlier,** Kastrop (Amager).

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

THE ANTWERP ENGINEERING Co. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS

DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS
DRY DOCKS

Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

Baadbeslag & Tilbehør

for Sejl- & Motorfartøjer.

Fabr. „SECURE“ (Wedell & Beyer)

Metalvarefabrik — Støberi — Forniklingsanstalt.

Kattesundet 12. København B.

Telef. Central 8556

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901.
6886.

Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

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.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Forlang

overalt



**Mejeriet
Pasteur**

**Odense,
Danmark.**

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. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (IVAR JANTZEN.)

DANSK SØFARTSTIDENDE.

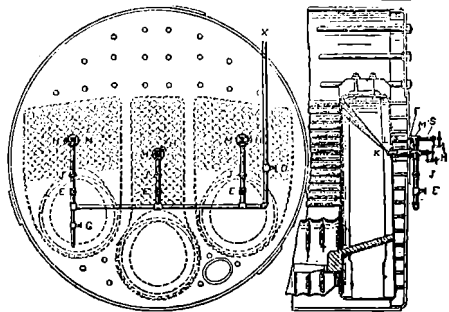
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Lørdag den 27. December 1913.

20. Aarg.

DIAMOND FLUE BLOWERS



Billige i
Anskaffelse.

Anbringes fast i den bagerste Del af Kedlen. Renser Rør, Plader og Forbrændingskammer medens Kedlen er under fuldt Tryk, kun ved at dreje et Håndtag og uden at behøve at sæbne Røghammerdørene, hvorved undgaaes kolde Luftstrømninger. Soden gaar direkte i Skorstenen, og anvendes „Diamond“ Blower saa Minutter daglig, er Rør etc. altid rene.

SPECIEL FORDEL: Blæser med Trækket.
Sparer Kul og Arbejde. Forøger Kedlernes Nyttvirkning.

Eneforhandler: **M. B. COHN,**
Kjøbenhavn, Toldbodvej 22-30.

TELEFONER:
1403 — 1405
3053 — 3073

Telegram-Adresse: „AMIANTE“.

Nic. Heimbürger
Skibsmægler
St. Petersburg. Rusland.
Telegr.-Adr.: Heimbuerger.



I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1799. Tel. Centr. 1220.

Uhre

Køb vort aner-
kendte Sølv Herre-
uhr, mrk.: „Palle“
40 Kr.

meget fint regulerende.

Stort Lager af

Stue-, Lomme- og Skibsuhr.
Forlang Katalog.

Palle Sørensen Eff.

Sølvtorvet 4. Telef. Øbro 1516 y.

Adr.:
Toldbod-
vej 7, Mez.

Compositioner

Jærn-, Staal- og Træskibsbunde

• • Leverandør til Flaaden • •

1/3 **DANSK FARVEFABRIK**
(SYSTEM HOLZAPFEL)

Indregistreret



Varemærke

Rustbeskyttende Farve
til
Bunkers og Lastrum

Telefon
5601

• • Leverandør til Statsbanerne • •

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Pilial: Ny Kalkbrænderihavn. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

KJØBENHAVNS HANDELSBANK
udsteder
Rejse-Akkreditiver og Checks

og besørger
telegrafiske Udbetalinger
paa alle større udenlandske Pladser.

**Bankens Box-Afdeling er aaben
hver Dag fra Kl. 10-5.**

Olietøjsfabrik. Specialitet: tæt og let,
blødt og klæbefrit.
Imprægneringsanstalt for Sejl- og
Pressenningduge.

Telef. 89. **N. J. PETERSEN & SØN,** Telef. 89.
SEJLMAGERE — HELSINGØR.

Ankere, Kjæder, Tougværk

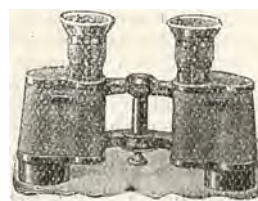
samt alle **Skibsinventarier** anbefales.
Største Lager af **brugte Skibsinventarier.**
Gl. Metal, Sejl og Toug købes.

John Forbæchs Eff., St. Annaplads 19 & 21.

Rahtjens originale Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. Nørregade 40. Kjøbenhavn.
Leverandør til Marinen.

Cornelius Knudsen's



Marine-
Prisme-Kikkert
Sextanter — Kompasser
Kapt. Clausens
Kontroltydemaaler.

Eneforhandler for
Skandinavien af Kelwins & James White's Instrumenter

15 KØBMAGERGADE 15
Undgaa Fejltagelse.

NORTH EASTERN MARINE

ENGINEERING Co., Ltd.

WALLSEND-ON-TYNE OG SUNDERLAND

Maskinbyggeri, Kedelsmedie, Jernstøberi,
Metalstøberi og Kobbersmedie.

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.
Smedearbejde af enhver Art udføres.

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde.

Telegramadresser: „NEWS, WALLSEND“ og „NEWS SUNDERLAND“.

H. H. ADRIAN

Kobbersmedemester
Nyhavn 37

Alt Skibsarbejde udføres
Specialitet: **Skibsklosetter.**

BÖCKMANN & NIELSENSkibs- og Maskinreparationer udføres omhyggeligt, hurtigt og billigt
Christiansholm, Kjøbenhavn C. — Telefon 8659.Uskadelig for Mennesker og Husdyr.
Ratin's Salgskontor,
Ny Østergade 2. Kbh. K Tel. 3662**C. L. Seifert**Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. Svensk Hof-Leverandør

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter

— i bedste Kvaliteter —

Telegramadresse

Cseifert

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telefon
Central 297
" 1297
" 2197**Assuranceforeningen „SKULD“**
Christiania

overtager — efter Mønster af de engelske „Protection and Indemnity Clubs“ — Forsikring mod saadant Ansvar for Skib eller Rederi, som ikke dækkes ved Policer paa Skib og Fragt. Forskudsafgiften udgjør 60 Øre pr. indtegnet regton brutto. Regnskaberne har dog siden Foreningens Oprettelse i 1897 regelmæssig udvist et Overskud af mellem 30 og 40 %. Foreningens Hovedagent for Danmark: Herr Direktør V. T. Hein, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn.

K. F. MARSTRANDS EFTF.BRÜNNICH & SVENDSEN — Etabl. 1833
HELSINGØR.Skibsproviantering, Havari og Assurance-Agentur.
Kulforretning — Befragtning — Clarerung.

Ordre, Telegrammer og Breve til vor Adresse leveres Skibene straks ved Ankomst. Reden eller Havnen.

Telegramadr.: Marstrands. — Telefon 27 og 427. Natteltelefon 427. — Post Box 14

Telegram-Adresse: Fishwicks-Cronstadt.

CRONSTADT-RUSSIA.

MAYNARD & FISHWICKS

Dampskibsagenter.

Etableret 1856.

Korsør Skibs Margarine

enestaaende holdbar Kvalitet.

Lauritz Kirkeby.Den kgl. Marines
Instrumentmager.
Uhr- og Cronometermager.
Etabl. 1825.
Laxegade 26.
Tlf. Byen 2712 X.**Cronometre reparerer.**

Nye og brugte Cronometre leveres og udlejes. Nautiske Instrumenter, Sextanter etc., nye og brugte, til moderate Priser.

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Faas paa Foreningens Kontor, Valdemarsgade 3, Svendborg, og hos Forhandlerne.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Motorfløjter ♦ DampfløjterIlt- og Luftapparater for Fiskekuttere,
Fiskedamme og Hyttefade.

Vi anbefaler herved vore statsanerkendte patenterede Motorfløjter, som let tilsættes Motoren i ethvert Fartøj, og som da kan give fyldestgørende Signal. Vore Patent a. Dampfløjter, som ligesaa anvendes ved Trykluftbeholdere, er særdeles besparende, garanteret fint afprøvet, saa disse kun bruger en Brøkdel af den Spænding eller Tryk, som ellers maatte være til Raadighed for Brugen af en Fløjte.

Til Fiskefartøjer maa vi anbefale vort Ilt- og Luftapparat, som ved Brugen af disse har vist enestaaende Resultater. Indhent Tilbud.

Viggo Jensens Verdenspatent A/s, Aarhus.

Alt Kobbersmedearbejde

udføres hurtigt og solidt.

J. Bindslev, Vestergade, Aalborg.

Metalstøberi.

Spec.: Skibsarbejde.

**Bjørch-Jensen & Co.**Skibsproviantering
Holbergsgade 24
4. Sted fra Nyhavnsbroen.
Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.
Telegr.-Adr.: Bjørch-Jensens.
Telefon 7262.**Brugte Skrivemaskiner**

af forskellige Systemer

tilsalg Vestergade 27.

Berg & LarsenNyhavn 53, København,
Chr. Schjørbecks Efferf., Helsingør.
Skibsproviantering
Lager af Manila- og Hamptougværk
Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 120.**S. Sørensen & Søn**Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med alt til Fagets behørende
Hæd og billig Betjening garanteres.**DAM & SVENSSON,**

OSKARSHAMN,

SKEPPSMÅKLARE, HAVERIAGENTER & SPEDITÖRER.

Förmedlar köp och försäljningar av ångare och segelfartyg.

Agentur för sjöförsäkringen i Nya Hansa, Stockholm.

Ombud för Aktiebolaget Saltvik Slip.

Rikstelefoner: Kontoret & Dam 91, C. O. Svensson 289.

Telegrafadress: DAMSON.

Fraissinets Varmluft-Fejeapparat

Patent

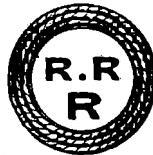
for Røg- og Vandrørskedler.

1 Mand renser bekvemt en Kedel med 80—100 Rør paa 5 Minutter. Apparatet arbejder som en Injektor med de varme Luftarter fra Kedlens øverste Del; Dampforbruget er derfor rent minimalt. — Vægt kun 3½ kg. — Apparatet muliggør den ideelle daglige Kedelrensning og reducerer saaledes Kulforbruget. — Tilbud og nærmere Oplysninger fra

Kvæsthusgade 3. **KAY DYHR** København
(Indebavere: Kay Dyhr & F. Overgaard). K.
Telefon 8901 og 6886. — Telegramadresse: KAYDYHR.**Randers Rebslaaeri**

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manila og Cocos
alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Motorspil,særlig egnet til Losning i Fartøjer. Motor og Spil er færdigmonteret paa en Træramme til at anbringe hvor som helst paa Dækket med 6 Bolte og optager kun meget ringe Plads. Leveres for en Pris af **Kr. 1,100** fra Maskinfabrikken, H. C. Jensensvej 13, Kbhvn L.**Dieselmotor-Slæbebaade til Salg**
(Isbrydere).

Bygget 1909, Staal: 16 × 4,60 × 2,15 m; Dybtg. 1,80 m; Motor fornyet 1913. 150 EHP., 215 IHP.

Bygget 1913, Staal: 18 × 4,36 × 1,65 m; Dybtg. 1,25 m. 120 EHP., 160 IHP.

JULIUS OTT, Skibssalg-Agentur, Hamburg 1.

Kjøbenhavn, den 27. December 1913.

At The Baltic and White Sea Conference vil gaa af med Sejren i sin Kamp mod den russiske Adresse-Kommission i Østersø- og Hvidehavshavnene er nu en givet Sag. Det er os en Glæde at kunne meddele, at den russiske Minister for Handel og Industri, fornylig har befalet Børs-Komitéerne i Libau og Windau straks at undlade Paaligning af tvungen Adresse-Kommission.

Ministerens Resolution er saalydende:

»The Libau and Windau Exchange Committees are ordered forthwith to exclude the compulsion provided in Par. 1 of their local Exchange Rules, according to which arriving vessels are addressed to the receivers or shippers with the obligation to pay Address Commission.«

(signed) T i m a s c h e f f.

Minister of Commerce and Industry.

Det kan nu ventes, at en lignende Befaling om kort Tid vil blive udsendt til de øvrige Børs-Komitéer.

Følgen af disse Befalinger, som det russiske Handelsministerium saaledes udsender, vil være den, at naar Certepartiet ikke udtrykkelig fastsætter Adresse-Kommission, vil Rederne være fritaget for at betale samme.

Dersom Modtagerne eller Afskiberne trods dette aligevel beregner sig Adresse-Kommission bør Rederne protestere og, hvis det bliver nødvendigt, deponere det forlangte Beløb i Retten.

Denne vigtige Meddelelse vil sikkert blive modtaget med udelt Glæde af alle Konferencens Medlemmer, og i det Hele taget af ethvert Rederi, hvis Skibe besejler Østersøen eller Hvidehavet, og man maa ret ønske The Baltic and White Sea Conference til Lykke med, at den hermed kan pege paa et haandgribeligt Resultat af sine aarelange Anstrængelser i denne Sag, som sikkert tilsidst vil medføre, at alle forældede og urimelige Sædvaner, som er knyttet til de russiske Østersø- og Hvidehavshavne, vil forsvinde.

Med det Resultat der her er vundet, kan man dog ikke slaa sig til Ro. Det kan nemlig anses som sikkert, at Modtagerne og Afskiberne nu vil gøre de største Anstrængelser for at opnaa Adresse-Kommission, ved at faa den fastsat i Certepartierne. Rederne har derfor nu ganske Afgørelsen af denne Sag i deres egen Haand, og det maa haabes, at de i egen Interesse og med Henblik paa Fremtiden, med Bestemthed vil nægte at acceptere Certepartier, som bestemmer Betaling af Adresse-Kommission. Vises der ubøielig Fasthed paa dette Punkt i den kommende Sæson, saa vil denne forældede og meningsløse Skat paa Skibsfarten, for hvilken der ingen Tjeneste ydes til Gengæld, herefter høre Historien til.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Indlastning af Trælaster i Archangel. Da der af Skibsførere meget hyppigt fremføres Klage over, at Indlastningen af savet Træ i Archangel forsinkes urimeligt længe paa Grund af Regnvejrdsdage eller hele Regnvejrperioder, et Forhold som Rederierne øjensynligt ikke tager tilstrækkeligt Hensyn til ved Befragtninger af Trælaster derfra, har Konsulatet i Archangel ved Imødekommenthed fra Myndighedernes Side fremskaffet nærmere Oplysninger angaaende de indtrufne Regnvejrdsdage i det sidste Tiaar — fra 1903 til 1912 — for de seks Maaneder af de paagældende Aar fra Maj til Oktober inkl.

Det skal da først bemærkes, at al Indlastning af savet Trælaster ophører i Archangel ikke blot saa længe et Regnvejr vedvarer, men ogsaa i to Timer efter dets Ophør.

De fremskaffede statistiske Oplysninger, der er af stor Interesse for Skibsfarten, angiver de Dage paa hvilke det Meteorologiske Institut har konstateret Regn og oplyser altsaa ikke om, hvorvidt Regnen har været kortere eller længere Tid; men naar det stages i Betragtning, at Indlastningen først kan paabegyndes de to Timer efter Regnens Ophør, er selv et kortvarigt Regnvejr af Betydning.

I Følge Statistiken har Forholdet i de nævnte seks Maaneder stillet sig saaledes:

i 1903	92	Regnvejrdsdage.	i 1908	95	Regnvejrdsdage.
1904	87	—	1909	86	—
1905	96	—	1910	98	—
1906	78	—	1911	79	—
1907	104	—	1912	94	—

Ialt 909 Regnvejrdsdage, altsaa 90,9 saadanne Dage om Aaret eller gennemsnitlig 15,15 Regnvejrdsdage pr. Maaned.

Regnvejrdsdagens Maksimum var i 1907 med 104 og Minimum i 1906 med 78 Dage.

En Fordeling paa de enkelte Maaneder i Tiaaret giver følgende Regnvejrdsdage:

	Maj.	Juni.	Juli	August.	September.	Oktober.
i 1903	9	12	19	20	19	13
1904	13	14	21	15	8	6
1905	16	15	16	21	10	18
1906	15	12	9	19	11	12
1907	17	11	12	26	22	16
1908	16	12	15	15	20	17
1909	12	13	14	14	17	16
1910	18	17	15	11	16	21
1911	8	17	14	14	9	17
1912	16	16	12	12	20	18
I Genns.	14,0	13,9	14,7	16,7	15,2	16,4

August Maaned har saaledes haft det største Antal Regnvejrdsdage med gennemsnitlig 16,7 Regnvejrdsdage, og Juni det mindste med 13,9, men Forskellen imellem disse Yderpunkter og det almindelige Gennemsnit 15,15 Regnvejrdsdage er jo saa ringe, at man kan gaa ud fra, at c. Halvdelen af samtlige Dage i hver af de seks Maaneder er Regnvejrdsdage saaledes, at et Skib kan komme til at ligge hen i Archangel i en længere Periode uden, at der kan foretages Indlastning.

Dette er et Forhold, der sikkert maa vække Opmærksomhed baade hos Skibsførere og Redere, og der bør tages fornødent Hensyn til det ved Fastsættelse af Fragt for Trælaster derfra.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Russiske Søfolks Hjemsendelse fra udenlandsk Havn. I Forbindelse med det tidligere omtalte Spørgsmaal angaaende finske og russiske Søfolks Rejsepas i udenrigsk Fart, er der i Rusland under 18. November 1909 offentliggjort følgende Tillæg til den russiske Handelslovs § 297:

»Mønstres en russisk Undersaat i russisk Havn paa et udenlandsk Skib og bliver Vedkommende senere efterladt i en udenlandsk Havn, er Rederiet forpligtet til at godtgøre den russiske Statskasse dens Omkostninger for Sygebehandling, Underhold og Hjemsendelse eller, i Tilfælde af Død, for Begravelse. Betales ikke, vil Skibet eller et andet Skib tilhørende samme Rederi ved Anløb af en russisk Havn blive tilbageholdt indtil det Statskassen tilkommende Beløb er bleven betalt. — Dog er Rederiet fritaget for at betale nævnte Omkostninger, hvis det kan bevise, at Aarsagen til Sømandens Efterladelse i fremmed Havn enten skyldes Rømning eller, at Vedkommende uden gyldig Grund, ikke har indfun-

det sig ved Skibets Afgang, eller hvis han har begaaet en Forseelse, der i Henhold til Loven hjemler hans Afskedigelse.»

Handelslovens almindelige Bestemmelse i § 297 gaar ud paa, at de russiske Konsularenbedsmænd, naar en Skibsreder eller Skipper hemmelig og forsælig efterlader russiske Personer af Besætningen i fremmede Lande, skal hjemsende disse til Rusland for Skibsrederens Regning, hvem der paalægges en Bøde, der ikke er højere end det dobbelte af det Beløb, som den efterladtes Hjemsendelse har medført, hvorhos den Skadelidende kan klage mod Rederiet i Overensstemmelse med Loven.

Men da det ovenciterede Tillæg til § 297 gør dennes almindelige Regel anvendelig paa udenlandske Skibe, der i Tilfælde af Ikke-Betaling af de omhandlede Omkostninger vil kunne tilbageholdes i russisk Havn, er der fra kompetent Side i St. Petersborg søgt Oplysning angaaende den nærmere Forstaaelse af den paagældende, efter sin Formulering for Skibsfarten ret generende Bestemmelse.

Det er derved oplyst, at Reglen ikke er anvendelig, naar russisk Sømand efterlades i udenlandsk Havn i Henhold til Hyrekontraktens Bestemmelse, og at den heller ikke kan anvendes paa finske Sømand, samt at den omhandlede Hjemsendelse skal finde Stod til nærmeste russiske Havn.

Disse Restriktioner til Bestemmelsen vil formentlig i al væsentlig Henseende fjerne dennes praktiske Gener for Skibsfarten.

Et falsk traadløst Nødraab. En uklastet Damper, som ankom til Colombo fra Avstralien i November, har meddelt, at den er blevet opholdt i 24 Timer paa sin Rejse, fordi den modtog et falsk, traadløst Telegram. Dette lød saaledes: »Kahytterne løber fulde af Vand, det vil ikke vare fem Minutter«, og det var ledsaget af Orient-Postdamperen »Omrah«s Kodeord. Damprens Telegrafist fik derefter Forbindelse med et Par andre Dampere, men kunde ingen Bekræftelse faa paa den formodede Søulykke. Kaptajnen vendte dog straks om og søgte omhyggeligt efter Baade eller Vraggods paa det opgivne Sted, men fandt intet.

I Søfartskredse i Colombo nærer man den Anskuelse, at det falske Nødraab rimeligvis er udsendt af en af de ungdommelige Telegrafister, som hører til den underordnede Stab af en af de store Dampers Telegraftrum, som beharer disse Farvande. (»Shipp. Gaz.«)

Bøde for Overlastning. Den danske Damper »Kronborg«. Kaptajn H. M. G. Hansen, er i England bleven idømt en Bøde for Overlastning i Dartmouth den 20. August i Aar, hvor det indtog Bunkerkul.

Kaptajnens Forklaring om, at det ikke var sket forsælig blev taget til Følge, og han paalagdes en Bøde paa c. 5 £., samt Omkostninger.

Kvinder som Sørøvere. Kaptajn Holmes paa den britiske Floddamper »Tai On«, der tidligere har været Genstand for et Overfald af Sørøvere, rapporterer nu til »Imperial Merchant Service Guild« et andet formodet, planlagt Overfald paa hans Skib i de kinesiske Farvande. De kinesiske Toldbetjente i Kongmoon, West River, fandt i forskellige kvindelige Passagerers Bagage, hvilke forsvandt, da de saa sig opdaget, 11 skarplade Revolvere. Under Sædehynderne fandt man andre Skydevaaben skjult, og der var et Antal mistænkeligt udseende Mænd om Bord. En bevæbnet Vagt fra en engelsk Orlogsmænd ledsagede Skibet til Hongkong.

(»Shipp. Gaz.«)

Kæmpedamperen »Imperator«. I Følge en Meddelelse til »Hamburg Beiträge« har »Imperator«s første Sæson været en Succes. I Løbet af Maanederne Juni, Juli, August, September og Oktober har Damperen gjort syv Rejser frem og tilbage til New York, og har paa disse ialt befordret 35,549 Passagerer, deraf 22,460 Kahyts- og 13,089 Mellemdækspassagerer. Paa de syv Rejser har Skibets Besætning ialt udgjort 18,147 Personer. »Imperator« har saaledes i sit første Aar befordret ikke mindre end 53,696 Personer over Atlanterhavet.

Skudt af Sørøvere. Hongkong, 11. December. Den engelske Damper »Saitai«, der er ankommet hertil, meddeler, at den fra en portugisisk Damper har faaet Signal om, at dennes Kaptajn var blevet skudt af Sørøvere. (Ritz. Bur.)

»Fram«. Kristiania, den 13. December. Da de amerikanske Autoriteter paa Grund af de stadige Jordskridninger i Panamakanalen endnu intet bestemt har udtalt med Hensyn til Kanalens Aabning, er det nu bestemt, at »Fram« hurtigt skal sejle rundt om Sydamerika til San Francisko.

(Ritz. Bur.)

Damperen »Narvik«. Emden, den 19. December. Den sunkne Damper »Narvik« er i Dag bleven undersøgt af Dykkere for at konstatere, om der fandtes Ligene af nogen af Mandskabet om Bord. En Torpedobaad og flere Dampere ligger ved Ulykkesstedet. Det viste sig, at der ikke fandtes noget Spor af Mandskabet om Bord. (»Ritz. Bur.«)

Vulkanudbrudet paa Ny Hebriderne. Sidney, den 19. December. Damperen »Pacific« er ankommen hertil og bringer skrækelige Enkeltheder fra Vulkanudbrudet paa Ny Hebriderne. 400—500 Indfødte er omkomne. (»Ritz. Bur.«)

Vi har modtaget følgende:

Ilanddrevet Vraggods. Paa Kyststrækningen fra Holmslands Klit ned til Rejsby i Slesvig er der den 26. November 1913 og følgende Dage inddrevet over 30,000 Stkr. smaat firbugget Norrlandsk Tømmer og samtidigt en Del Skibsfrag, der kunde tyde paa et Træskibs Forlis, uden at det dog har været muligt at konstatere Identiteten.

Oplysninger, der kunde lede til Opklarelse af Sagen, modtages med Tak af Konsul C. Breinholt, Lloyds Agent i Esbjerg.

Meteorologisk Institut meddeler: Telegrammer om Isforholdene ved Island. Den 17. December fast Is 10 Kvartmil Nordvest for Adalvik. Nordvestlig Storm, Sne.

Sø- og Handelsretten. Assessor i Københavns Kriminal- og Politiret L. M. J. Møller er beskikket til Næstformand i Sø- og Handelsretten i København i ét Aar fra den 1. Januar 1914.

Skoleskibet »Viking« er den 19. December ankommet til Tocopilla. Alt vel.

Is melding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 22. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Klingerfjorden: tynd Fastis, lukket for Sejlskibe, forøvrigt isfri.

Hudiksvall. Til Saltvik: delvis tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe; forøvrigt isfrit.

Gefle. Løbene til Gefle: tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Konsulatvæsenet. Den 20. December har Udenrigsministeriet efter Ansøgning meddelt Vicekonsul i Brindisi O. Nervegna Afsked.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod i all følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 29 (afvist 3), 2den Afdeling i Navigation 19, Geografi og Vejrlære 12, Engelsk 10 (afvist 3), Søret og Handelsvidenskab 16 (afvist 2). — I Aarets Løb bestod endvidere til Sætteskipperprøven 81, Fiskeskipperprøven 71, hvoraf henholdsvis 1 og 29 paa Færøerne.

Dansk Sømand død i Udlandet. En dansk Sømand ved Navn Peter Mulderman, der var 45 Aar gammel, er den 1. Oktober d. A. afgaaet ved Døden om Bord paa det amerikanske Dampskib »Makaweli« under Skibets Rejse fra de Forenede Stater til Ny Syd Wales. Sømanden har efterladt sig et ringe Hyrebeløb, der beror i Udenrigsministeriet, til hvilket Slægtninge eller andre, der maatte kunne give Oplysninger om Peter Muldermans Slægt og Hjemsted, bedes henvende sig skriftligt.

Panamakanalen. Washington, 23. December. I Repræsentanternes Hus forelagde Formanden for Handelskomitéen, Adams on i Dag en Resolution, hvori foreslaas betingelsesvis at ophæve de Betingelser i Loven om Panamakanalen, hvorved der gives amerikanske Kystfartøjer fri Passage gennem Kanalen. (Ritz. Bur.)

Det ny Dieselmotorskib „Fionia“.

Den 23. Juni 1912 ankom det første, under ovenstaaende Navn hos Burmeister & Wain byggede Motorskib, til Kiel, efter en Række vellykkede Prøvefarter her hjemme. Efter at det dér var blevet besat af et stort Antal notable Gæster, deriblandt fremragende tyske og engelske Fagmænd, og havde foretaget en Fart paa Elben med disse, anmodede Hamburg—Amerika-Liniens Generaldirektor, Ballin, Det østasiatiske Kompagni om at overdrage det tyske Selskab Skibet. Det østasiatiske Kompagni modtog uden Betænkning dette ærefulde Tilbud, og det førstbyggede »Fionia« hejste nu det tyske Flag under Navnet »Christian X«.

Som Erstatning for dette Skib bestilte Det østasiatiske Kompagni straks et endnu større og kraftigere Motorskib hos Burmeister & Wain. Dette, som ogsaa har faaet Navnet »Fionia«, er nu færdigt, og foretog den 18. ds. en meget vellykket Prøvefart i Sundet med et stort Antal indbudne Gæster. Disse overførtes ved 9½ Tiden om Formiddagen med flere smaa Dampere, dels fra Niels Juulsgade og dels fra Toldboden til Refshaleøen, hvor

man gik om Bord i det ny, store og elegante Skib. Kl. 10 kastedes Forløjningerne los, og Skibet, der er forsynet med Tvillingskruer, stod ud i Sundet i det smukkeste Solskinsvejr. Turen gik nu til Hveens Nordpynt og tilbage til Yderhavnen. Her svajedes paa Stedet for de to Skruer, hvorefter der paany foretoges en Sejladet Stykke ud i Sundet til Skibet omtrent Kl. 2 lagde ind i Frihavnen, hvor Gæsterne gik i Land. Under den første Tur serveredes der i et smukt dekoreret Lastrum en staaende Frokost, ved hvilken Admiral Richelieu talte for »Fionia« og meddelte, at dette var det ottende Dieselmotorskib som Burmeister & Wain har afleveret. Det er dertil for Tiden det største og kraftigste Motorskib i Verden, og de Erfaringer, som man har indvundet ved de tidligere byggede Skibe, er kommet det til Gode. Admiralen sluttede med et Ønske om, at »Fionia« maatte blive et godt og heldigt Skib, som Passagerer og Besætning maatte befinde sig vel i, og at det maatte føre vort smukke Flag med Ære. Derefter talte Gehejmetatsraad Larsen for Det østasiatiske Kompagni, hvorfor Kommandør Mægaard takkede, og tilsidst talte Generalmajor Madsen for Gæsterne.

Blandt disse kan nævnes Prins Axel, Repræsentanter for Lloyds i London, Dampskibsselskabet Atlantica i Budapest, Mitsubishi Dockyard i Nagasaki, norske Skibsværfter, Hamburg—Amerika-Linien og forskellige Rederier her i Byen. Endvidere Bestyrelse og Direktion for Det østasiatiske Kompagni og Burmeister & Wain, Repræsentanter for Flaaden, den russiske og den amerikanske Gesandt, flere Lensgrever med Damer, Repræsentanter for Pressen o. s. v.

»Fionia«s Dieselmotor-Anlæg bestaar af to Stykker 6-cylindrede Dieselmotorer, der er direkte koblet til Skrueakserne og udfører c. 100 Omdrejninger pr. Minut. Disse Motorer udvikler 4,000 H. K. og giver Skibet en Fart af godt 14 Knob. Desuden findes i Maskinrummet to Hjælp-Dieselmotorer, hver paa 250 H. K. til Frembringelse af Elektricitet for alle Skibets Hjælpemaskiner, saasom Kølemaskiner, Sanitetspumper, Køle- og Oljepumper, 12 Stykker elektriske Spil, der hvert især er i Stand til at løfte 3 à 5 Tons, samt elektrisk drevet Anker- og Styrespil. Desuden findes der en Donkeykedel til Opvarmning af alle Kahytter. Skibets Bæreevne er c. 7,000 Tons og dets Dimensioner er: Længde mellem Perpendikulærerne 395 Fod, Bredde 53 Fod og Dybde 38 Fod.

Det kan uden Overdrivelse siges, at »Fionia« er et Skib, der med Hensyn til Arbejdets Soliditet og elegante Udførelse gør Værdt og dets dygtige Teknikere og Arbejdere den største Ære. Skibet er bygget som »Awning-dækker« med overdækket Bro, Bak og Hytte. I den overdækkede Bro findes utvivlsomt den smukkeste Apterling, der endnu er udført i Danmark. Ophbygningen er forsynet med store, elegante Bronze-Vinduer, indrettet til at skyde op. Indgangen til Salonerne sker gennem en smagfuld »Hall«, udført i poleret Birketræ og med en stor Glaskuppel over, fra hvilken der kastes Lys over Rummene. Gulvene er forsynet med Gummidække for at dæmpe Lyden, og Trappepartiet danner den smukkeste mulige Adgang til den neden under liggende Spisesalon, der er 5 Meter høj, stilfuld og komfortabel. Ved Siden af Spisesalonen er Dame- og Musik-Salonen, udført i hvidt og mat Guld, Gardiner og Betrækket i smagfulde Stoffer. Ovenover Salonerne findes Skibets eleganteste Kahytter, store Rum med Paaklædningsværelse og Bad til hver Kahyt, til hvilken en særlig Trappe fører op. Agten for denne forefindes Rygesalonen. Den er udført i fuld Mahogni fra Gulv til Loft, Møblerne er betrukket med Skind, og ogsaa her er de store Bronzevinduer med Skydemekanismen anbragt.

Undermed findes en Række Separatkahytter, hver forsynet med Sofa, Seng og Skrivebord. Til hver Kahyt hører eget Badeværelse og W. C. Agterude er Hospital.

Barberstue og ypperlige Lukafer til Tjenerskab og til Passagerer paa II Klasse. Øverst oppe er et stort Promenadedæk med Solsejl, og Skibet er selvfølgelig forsynet med traadløs Telegraf og de behørigte Baade.

Forslag til midlertidig Lov

om

Indkaldelse af værnepligtige til Søværnet.

(Fremsat i Folketinget den 17. December 1913 af Justitsminister Zahle.)

§ 1.

Saafrømt der i noget Aar ikke paa Sessionen er udskrevet eller paa anden Maade tilvejet bragt, jfr. §§ 2 og 3, det til Søværnets Behov tilstrækkelige Antal Værnepligtige med Tillægsvedtegning »Befaren«, indkaldes det manglende Antal Mand blandt Overskuddet af det i hele Landet med Vedtegning til Søværnet uden nævnte Tillægsvedtegning, eventuelt med andre Vedtegninger udskrevne Mandskab.

§ 2.

Justitsministeren kan — efter Forhandling med Forsvarsministeren — afvige fra de i Lov om Værnepligt af 8. Juni 1912 § 19 stillede Fordringer for Tildelingen af Tillægsvedtegning »Befaren« og kan i Overensstemmelse hermed meddele alt udskrevne Værnepligtige saadan Vedtegning.

§ 3.

Den værnepligtige, der opfylder Betingelserne for paa Sessionen at kunne erholde Vedtegning »Befaren«, men ikke inden sit 26de Lægdsrulleaar har fremstillet sig for en Session, vil ved sin Tilstedeværelse her i Landet paa en Tid, hvor Session ikke afholdes, have at underkaste sig Bedømmelse ved Søværnet eller for en Udskrivningschef eller paa anden af Justitsministeren nærmere fastsat Maade.

Værnepligtige, der opfylder de nævnte Betingelser, men ikke have 26 Aars Lægdsrullealder, ere berettigede til, naar Session ikke afholdes, paa lignende Maade at fremsætte sig til Bedømmelse.

Den stedfundne Bedømmelse af de ovennævnte Værnepligtige træder i Stedet for Sessionsbehandling.

Bedømmes de værnepligtige tjenstdygtige, indhentes Justitsministerens Bestemmelse om deres Indkaldelse. De 26aarige Befarne indkaldes, saasnart Omstændighederne tillader det.

De, der herefter falde ind under Indkaldelse, kan udmønstres i indevarigs og kortere udenrigs Part indtil Mødedagen. Undlader de uden lovligt Forfald at give Møde til fastsat Tid, straffes de efter den militære Lovgivning som ulovligt udeblevne.

De nærmere Regler for Gennemførelse af de i denne Paragraf fastsatte Bestemmelser træffes af Justitsministeren efter Forhandling med Forsvarsministeren.

§ 4.

Denne Lov træder i Kraft straks og gælder i 5 Aar.

De i Lov om Værnepligt af 8. Juni 1912 § 29, 2det Stykke og følgende Stykker indeholdte Regler om Stopning m. m. ville i dette Tidsrum alene være at bringe til Anvendelse, forsaavidt der ikke ved de i nærværende Lov fastsatte Bestemmelser fremskaffes det til Søværnets Behov tilstrækkelige Antal Mand.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

De i Lov Nr. 123 om Værnepligt af 8. Juni 1912 indeholdte Bestemmelser, som tilsigter at undgaa »Stopning« af Søfolk, har ikke vist sig helt fyldestgørende. De her foreslaaede Bestemmelser er derfor et nødvendigt Supplement, hvis man vil være helt sikker paa at kunne undgaa den for Sømandsstanden skadelige og for Staten bekostelige »Stopning«.

Ved Loven stilles det egentlige søfarende Mandskab, altsaa Styrmand, Tømmermænd, Matroser og Ungmænd m. fl. med Hensyn til Mødepligt paa Sessionerne lige med andre Værnepligtige, der har Erhverv paa Skibe, som Maskinpersonale, Fyrbedere, Kokke, Hovmestre og lignende, for hvilke der ingen særlig Vanskelighed har været ved at møde paa Sessionerne; men dette er endnu ikke trængt igennem til de paagældendes Kundskab. Paa de to Sessioner, der har været afholdt efter Lovens Ikrafttræden, er der nemlig ikke udskrevet det til Søværnets Tjeneste fornødne Antal Værnepligtige med Vedtegning »Befaren«. Sessionstidens Forlæggelse fra Efteraaret til Foraaret og For sommeren har dog mulig ogsaa været medvirkende hertil, ligesom den Omstændighed, at der i Februar 1912 var afholdt Stopning i Henhold til den ældre Værnepligtslov, selvfølgelig maatte medføre, at der i Efteraaret udskreves et mindre Antal Befarne. Man har derfor været nødsaget til — efter Opslag i Sessionslokalerne og paa anden Maade — at skaffe Søværnet det fornødne Antal Befarne til Tjeneste navnlig i indeværende Efteraar ved Hjælp af det Mandskab med Vedtegning »Befaren«, som blev udskrevet paa Sessionerne i Foraaret, men først skulde møde i Aaret 1914 til Tjeneste ved Søværnet, — en Foranstaltning, som iøvrigt i høj Grad var i de søfarendes egen Interesse, idet

de derved undgik den lange Ventetid af indtil 1½ Aar mellem Udskrivning og Møde.

En saadan forskudsvis Anvendelse af det udskrevne befarnede Mandskab kan imidlertid ikke i Længden praktiseres.

I Værnepligtslovens § 29 haves der vel Hjemmel til at tilvejebringe det manglende Mandskab ved Stopning efter tilsvarende Regler som tidligere i Værnepligtsloven af 6. Marts 1869, men ligesom man, for at undgaa det forældede Stoppesystem, anser det for rigtigst til Opfyldelse af Søværnets Krav at træffe de ovenfor nævnte Forholdsregler, saaledes har man nu ved nærværende Lovforslag søgt at træffe særlige Bestemmelser om Indkaldelse af Værnepligtige til Søværnet. Bestemmelser, der dog kun, jfr. det ovenfor bemærkede, bør være midlertidige.

Ved Lovforslagets § 1 muliggøres det altid at give Søværnet det fornødne Antal Mand af de paa Sessionen til Søværnet udskrevne Værnepligtige, saaledes at det manglende Antal med Vedtegning »Befaren« erstattes med Værnepligtige uden saadan Vedtegning, idet Marineministeriet har erklæret om fornødent at kunne nøjes med et mindre Antal befarnede Værnepligtige. Det bemærkes, at der af det udskrevne Mandskab i Landsdelene Vest for Store Bælt samt for Bornholm efter Erfaringerne fra de to Sessioner, der har været afholdt i Efteraaret 1912 og i For sommeren 1913, findes fornødent Overskud til Dækning af Behøvet, saafremt tilstrækkeligt Mandskab med Vedtegning »Befaren« ikke haves til Raadighed, medens de nu som Frinummere slipper for al Værnepligt.

Forslagets § 2 tilsigter at sikre Søværnet søvante Mandskab, Fiskere og Sømand, selv om disse ikke netop har gjort 18 Maaneders, men f. Eks. kun 12 Maaneders Farter til Havne i Nord- og Østersøen m. m.

Under de bestaaende Forhold vilde det være muligt, at søfarende Værnepligtige helt kunde undgaa at aftjene Værnepligten, saafremt de paa Grund af Fraværelse i Udlandet eller Fart med fremmede Nationers Skibe ikke inden opnaaet 32 Aars Lægdsrullealder er til Stede paa de Tider, da Session afholdes, jfr. Værnepligtslovens §§ 42 og 43, og i saa Fald vilde andre blive indkaldt i deres Sted. Derfor har man fundet det rigtigst i § 3 at indføre en Bestemmelse, sigtende til at hindre dette, forsaavidt angaar saadanne Værnepligtige, der ikke inden deres 26de Lægdsrulleaar har opfyldt den enhver Værnepligtig her i Landet paahvilende Pligt til senest at fremsætte sig paa Sessionen for det Aar, i hvilket han opnaar 25 Aars Lægdsrullealderen. I Forbindelse hermed har man fundet Anledning til at aabne Mulighed for søfarende Værnepligtige med 25 Aars Lægdsrullealder og yngre Aargange til at blive bedomt udenfor Sessionstiden. Nærmere Regler bør fastsættes af Justitsministeriet efter Forhandling med Marineministeriet.

Da det er at haabe, at den ny Værnepligtslovs Bestemmelser om de befarnes Mødepligt paa Sessionerne om nogle Aar vil være trængt ind i Sømandsstandens Bevidsthed, saa at enkelte af nærværende Lovforslags Bestemmelser bliver overflødige, er Loven betegnet som midlertidig, saaledes at man i § 4 har begrænset dens Varighed til 5 Aar. Samtidig bør de i Værnepligtslovens § 29 indeholdte Regler om Stopning sættes i anden Række, saa længe Loven gælder. I Løbet af 5 Aar vil der formentlig være indvundet tilstrækkelig Erfaring med Hensyn til Spørgsmaalet om disse Reglers Ophævelse.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er Raterne fra Sortehavet etc. faldet yderligere, saaledes at der kun er betalt omkring 6/3 for store Baade Sulina/Rotterdam, 3 à 6 d. mere fra de sydrussiske Havne, og selv til disse lave Fragter har Begæret efter Dampere været meget ringe. I andre Retninger er der ingen særlige nævneværdige Forandringer indtraadt. Hjem fra Østen og Australien holder Fragterne sig støt til Trods for, at Efterspørgslen for Tonnage kun kan siges at have været moderat, men dette er jo kun et saa meget bedre Tegn paa Situationen. Bombay viste mere Liv end i lang Tid og betalte 18/3 Dødvægt Basis én udsøgt Havn pr. Januar, 18/ pr. April, Maj og Juni. Fra U. S. blev der i Ugens Løb kun gjort en forsvindende Forretning til omtrent uforandrede Rater, men derimod viste La Plata mere Aktivitet, og Markedet ligger støt pr. Januar og Februar. Østersøen er uforandret flov, Laster knappe og Raterne lave. Kullragterne har gennemgaaende vist en lidt bedre Tendens ad Middelhavet til, men ad Østersøen til var de nærmest vigende, hvilket jo sædvanligvis er Tilfældet paa denne Aarstid. Der er mange, der hælder til den Anskuelse, at Fragtmarkedet i sin Helhed skal tage en Vending til det bedre paa den anden Side Nytaar.

(Skrevet den 23. December 1913.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

Af Ministeriet godkendt Gengivelse til Anvendelse om Bord i Damp- og Motorskibe i Henhold til Forskrifterne for de under Dampskibstilsynstoven hørende Skibe og Fartøjer.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa*, *Amerikas E.-Kyst*, *Afrikas W.-Kyst*, *Middelhavet*, *Sorte Hav* og *Asiatiske Hav*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnementsprisen paa alle kgl. Postkontor. Abonnementsprisen er 1 Krone aarlig foruden Portoudgifterne. Enkelte Numre erholdes for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, København. K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende (hvor det er ønskeligt, tilføjes den misvisende bagetter i Parentes), og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

I. Østersøen.

- 2458. Østersøen. Møen—Dornbusch. Vrag.**
Føeren af Skonnerten *Karen* meddeler at have passeret en faststaaende Skibsmast, som var c. 2 m over Vandet, den 21de ds. paa c. 54° 48' N. 12° 59' E.
- 2459. Sverrig. Landsort—Stockholm. Søderhäll og Lilla Rotholmen. Fyr forandret.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1331. Stockholm 1913.)
Söderhäll Fyr er forandret til at vise Et-Lyn hver 3 s. Linseapparat af 6te Orden. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. I øvrigt uforandret. 59° 00' 47" N. 18° 14' 55" E.
Lilla Rotholmen Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm. Linseapparat af 6te Orden. 59° 04' 23" N. 18° 20' 09" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1309. København 1913.)
- 2460. Sverrig. Landsort—Stockholm. Kofoten Fyr forandret.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1330. Stockholm 1913.)
Kofoten Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Tre-Lyn hver 9 s. Synsvidde: 10 Sm. 59° 13' 31" N. 18° 37' 18" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1309. København 1913.)
- 2461. Sverrig. Öresundsgrepen. Grepen Fyrskib udlagt.**
(„Underrättelser för sjöfarande“ Nr. 51/1328. Stockholm 1913.)
Grepen Fyrskib er atter paa Station. 60° 28' 10" N. 18° 17' 38" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/1320. København 1913.)
- 2462. Rusland. Finske Bugt. St. Petersborg Kanal. Vrag borttaget.**
(„Notice to Mariners“ Nr. 1968. London 1913.)
Vraget paa S-Siden af den gravede Kanal 0,11 Sm NW for den anden Lys- og Klokketønde, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Lys- og Klokketønden: 59° 55' N. 29° 56' E. (iflg. Kort Nr. 155.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 28/1181. København 1913.)

- 2501. Rio de la Plata. Punta Indio Farvand. Uddybning. Paabud.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3347. Berlin 1913.)
1. I *Punta Indio* Farvand foretages Uddybninger med et Suge-Uddybningsfartøj. Da dette Fartøj ikke er opankret, men bevæger sig langsomt, og da man af Masternes indbyrdes Stilling ikke kan slutte sig til Fartøjets Bevægelsesretning, er der, for at forebygge Ulykker, truffet følgende Bestemmelser: Dampere, som benytter det afmærkede Farvand, skal holde sig midt i Løbet. Uddybningsfartøjet skal altid vige af Vejen til sin Styrbordside, medens Damperne skal holde deres oprindelige Kurs. Uddybningsfartøjet fører det internationale Signalflag „U“ paa et synligt Sted mellem Masterne. Naar et Skib ikke styrer godt, skal det paa Fortoppen føre to sorte Balloner; Uddybningsfartøjet vil da forlade Løbet, saa snart det opdager et saadant Signal.
2. For Benyttelsen af *Punta Indio* Farvand gælder følgende Paabud: Ethvert Skib med mere end 6,4 m Dybgaende er forpligtet til at gennemløbe det uddybede Farvand i hele dets Udstrækning, og Skibet maa kun — uden Hensyn til Vandstanden — staa ind i eller ud af Farvandet ved dets Endepunkter. Ethvert Skib skal hejse sit Kendsingsignal, naar det passerer *Recalado* Fyrskib. Under Taage har ethvert Skib Manøvrerfrihed. *Recalado* Fyrskib: 35° 10½' S. 56° 22' W.

- 2502. Rio de la Plata. Punta Indio Farvand. Lodsskib flyttet.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3346. Berlin 1913.)
Lodsskibet *Almarante Barraca* ligger nu 1500 m E. for den sorte Lystønde V III, der ligger paa 35° 10' 37" S. 56° 23' 30" W.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 11/2450. København 1912.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2503. Italien W.-Kyst. Gaeta Bugt. Voltorno. Fyr tændes.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 311/906. Genova 1913.)
I den første Halvdel af Januar 1914 tændes ved Mundingen af *Voltorno* et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 2,5 s., Lyn 0,5 s., Mørke 2 s. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 11 Sm. 41° 01' 07" N. 13° 55' 34" E.
- 2504. Sicilien N.-Kyst. Palermo. Fyr forandres.**
(„Avvisi ai Naviganti“ Nr. 312/907. Genova 1913.)
I Begyndelsen af 1914 forandres *Palermo* Fyr til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 s., Lyn 0,16 s., Mørke 4,82 s. Lysevne: 15 Sm.
Under Forandringen tændes et midlertidigt hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 s., Blink 0,16 s., Mørke 4,35 s. Flammens Højde: 12 m. Lysevne: c. 12 Sm. 38° 07' 53" N. 13° 22' 17" E.
- 2505. Østerrig-Ungarn. Kanal von Zara. Öltre. Fyr forandret.**
(„Kundmachung für Seefahrer“ Nr. 50/1635. Pola 1913.)
Paa det nye Molehoved ved *Öltre* Havn er tændt et hvidt og grønt, fast Fyr. Lyset er grønt, set fra Søen og hvidt, set fra Molen. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 2 Sm. Det midlertidige, hvide, faste Fyr er slukket. 44° 04' 9" N. 15° 11' 5" E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 30/1702. København 1912.)
- 2506. Tyrkiet. Bosphorus. Umur (Omur Yeri) Banke. Afmærkning forandret.**
(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3336. Berlin 1913.)
1. Den midterste af de 3 røde Tønder ved den S-lige Banke ligger nu i 5,5 m Vand 0,37 Sm 97° (misp. E. 7/8 S.) fra *Kerisch Burnu* Fyrbaake, og den nordligste Tønde ligger nu i 23 m Vand 0,6 Sm 69° (misp. E. t. N. 5/8 N.) fra samme Fyrbaake.
2. Den N-lige Banke er afmærket med en rød Spidstønde, der ligger i 9,1 m Vand 0,85 Sm 41° (misp. NE. 1/5 N.) fra *Kerisch Burnu* Fyrbaake, der ligger paa c. 41° 08½' N. 29° 03' E.

2463. Rusland. Finske Bugt. Demansten NNE. Vrag afmærket.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3378. Berlin 1913.)
Vraget NNE. for *Dem naslen* ligger paa 60° 00' 20" N. 28° 48' 08" E. N. for Vraget er udlagt en hvid Spiritønde med en sort nedadrendt Kost og S. for Vraget en rød Spiritønde med en rød opadvendt Kost.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2365. København 1913.)

2464. Rusland. Liban Fyrskib midlertidig ombyttet.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3381. Berlin 1913.)
Liban Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser hvidt. fast Fyr, men Fyrskibet er foreløbig ikke rødt og viser heller ikke noget grønt Lys under Ankerlænningen. 56° 31' N. 20° 51 $\frac{1}{2}$ ' E.
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 49/2326 og 51/2424. København 1913.)

2465. Tyskland. Frisches Haf. Pillauer Rinne. Tøndes Beliggenhed.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3350. Berlin 1913.)
Anderumingslystønden ved *Pillauer Rinne*, der ligger ude om Sommeren, ligger N. for Baakelinien paa 54° 36' 39" N. 19° 55' 17" E. Vintersmærket, som erstatter Lystønden, ligger e. 25 m S. for Baakelinien paa 54° 36' 37" N. 19° 55' 12" E.

2466. Tyskland. Adler-Grund. Vragtønde udlagt.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3371. Berlin 1913.)
Den grønne Spiritønde med S.-lig Topbetegnelse er nu udlagt ved Vraget af Damperen *Nor en*. 54° 46' 57" N. 14° 21' 30" E.
(Kort Nr. 160 og 206. Danske Løds, Side 462.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2372. København 1913.)

2467. Tyskland. Kieler-Fjord. Vrag.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3373. Berlin 1913.)
En Damper er sunket N. for Lystønden *Kiel 6* paa e. 54° 24' N. 10° 12 $\frac{1}{2}$ ' E.

2468. Tyskland. Slien. Fyr tændt.

(¹)Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3321. Berlin 1913.)
Følgende 4 Sæt gule, faste Ledefyr gennem Farvandet mellem *Schleimünde* og *Kappeln* er tændt til Forsøg:

1. a) *Schleimünde W.* (Fortyr) ved Dampskibsbroen. 54° 40' 22" N. 10° 02' 11" E. b) *Schleimünde E.* (Bagfyr) paa Stemmolen 100 m 109°, ₅ (misv. SE. t. E. $\frac{1}{4}$ E.) fra Fortyret. 54° 40' 21" N. 10° 02' 16" E.
2. a) *Rabelsund E.* (Fortyr) paa Klinten E. for *Rabelsund*. 54° 40' 42" N. 9° 57' 44" E. b) *Rabelsund W.* (Bagfyr) paa Klinten W. for *Rabelsund*. 520 m 273°, ₅ (misv. W. t. N. $\frac{1}{4}$ N.) fra Fortyret. 54° 40' 44" N. 9° 57' 16" E.
3. a) *Grimsnis E.* (Fortyr) paa Stranden E. for *Grimsnis*. 54° 40' 34" N. 9° 56' 57" E. b) *Grimsnis W.* (Bagfyr) S. for *Grimsnis*. 470 m 266° (misv. W. $\frac{5}{8}$ N.) fra Fortyret. 54° 40' 33" N. 9° 56' 31" E.
4. a) *Kappeln N.* (Fortyr) N. for *Kappeln*. 54° 39' 59" N. 9° 56' 32" E. b) *Kappeln S.* (Bagfyr) ved Byen, 140 m 211° (misv. SW. $\frac{1}{4}$ S.) fra Fortyret. 54° 39' 56" N. 9° 56' 28" E. Syvasvidden er 3,5 Sm for *Schleimünde W.* Fyr. 5 Sm for de øvrige Fyr. Alle Fyrene havens om Sth. for Indgaaende. *Schleimünde* Fyrene skal tages agter; de øvrige holdes der op imod.

Man maa ikke stole paa, at Fyrene brænder til Stadsighed, før de er blevet permanente.

Positionerne svarer til *danske Kort*; naar der adderes 6" til Br., svarer de til *tyske Kort*.

(Kort Nr. 157, 160, 241 og 243.)
(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 36/1633. København 1913.)

- 12) *Fourth Eastern Jetty* Ledefyr. Fortyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i 1,8 m Vand paa 34° 10' 19" N. 77° 57' 22" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i 3,6 m Vand 995 m 186° (misv. S. $\frac{3}{4}$ W.) fra Fortyret. Røde Dagmærker.
- 13) *Clarks Island* Ledefyr. Fortyret er et hvidt, fast Fyr, der staar paa 34° 11' 44" N. 77° 57' 23" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i 1 $\frac{1}{2}$ m Vand 1145 m 182 $\frac{1}{2}$ ° (misv. S. $\frac{1}{2}$ W.) fra Fortyret. Hvide Dagmærker.
- 14) *Eagle Island* Fyr er et hvidt, fast Fyr, der staar i 2,8 m Vand paa 34° 12' 30" N. 77° 57' 25" W. Hvidt Dagmærke.
- 15) Følgende Fyr er nedlagt: a) *Smith Island* Ledefyr. b) *Orton Cove* Fortyr Nr. 2 C. Baaken bliver staaende og benævnes *Orton Cove* Baake Nr. 12. c) *Orton Cove* Fyr Nr. 3. d) *Orton Point* Fyr Nr. 5. e) *Campbell Island* Fyr Nr. 7. Baaken bliver staaende og benævnes *Campbell Island* Baake Nr. 25. f) *Logs and Big Island Channel* Fyr Nr. 9. Baaken bliver staaende og benævnes *Big Island Channel* Baake Nr. 25 A. g) *First Western Jetty* Fyr Nr. 11. Baaken bliver staaende og benævnes *Western Jetty* Baake Nr. 25 B. h) *Fourth Eastern Jetty* Fyr Nr. 8. i) *Hospital Point* Fyr Nr. 10. j) *Clarks Island* Fyr Nr. 15. k) *Alligator Creek* Fyr Nr. 17.

2496. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden. Bald Head Fyr forandret.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 48/4043. Washington 1913.)
Bald Head Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 2 s, Lys 1 s, Mørke 1 s. Fyret er ubevogtet. 33° 52' 24" N. 77° 59' 54" W.

2497. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina. Winyah Bugt. Klokketønde flyttet og forandret.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 48/4045. Washington 1913.)
Winyah Bay Entrance Klokketønde G I er flyttet og ligger i 5,4 m Vand ved Yderenden af Grunden paa N.-Siden af Indløbet til Hovedkanalen. Tønden er nu rød og har Nr. 2 G. 33° 11' 39" N. 79° 07' 52" W.

2498. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Afmærkning forandret.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 48/4047. Washington 1913.)
Second Cut Stumpetønde 3 A er udlagt i 7,9 m Vand 200 m fra Yderenden af S.-Molen og midt mellem *Angle* Tønde 3 og *Second Cut* Tønde 5. Samtidig er *Second Cut* Spidstønde 2 inddraget. 32° 02' 09" N. 80° 51' 03" W.

2499. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Savannah Floden. Tybee Roads. Bloody Point Channel. Lys- og Klokketønde udlagt.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 48/4046. Washington 1913.)
North Breaker Klokketønde 2 er ombyttet med *Bloody Point Channel* Lys- og Klokketønde 2, der viser rødt Et-Lyn hver 3 s, Lyn 0,3 s, Mørke 2,7 s. 31° 59' 45" N. 80° 46' 53" W.

VII. Mexikanske Havbugt, Karabiske Hav, Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2500. Florida. St. George Sund. Carabelle Floden. Fyr tændt. Baake nedlagt.

(¹)Notice to Mariners“ Nr. 48/4049. Washington 1913.)
Carabelle River Entrance Fyr Nr. 2 er tændt. Det er et rødt, fast, ubevogtet Fyr. Flammens Højde: 6 m. Fyret vises fra *Carabelle Entrance* Forbaake. 29° 49' 48" N. 84° 39' 23" W. Samtidig er Bagbaaken nedlagt.

2493. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston. North Channel

Lystønder udlagt.

(„Notice to Mariners“ Nr. 48/4032. Washington 1913.)

1) *North Channel* Spiritønde 1 A er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s., og som ligger i c. 10½ m Vand, 272° (misv. W. t. N. 3/8 N.) fra *The Graves* Fyr og 0° (misv. N. t. E. 1/4 E.) fra *The Narrows* Fyr.

2) *North Channel* Spiritønde 3 er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 s., Lys 5 s., Mørke 5 s.

The Graves Fyr: 42° 21' 55" N. 70° 52' 11" W.

2494. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Mishaum Ledge. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde og Klokketønde.

(„Notice to Mariners“ Nr. 48/4033. Washington 1913.)

Mishaum Ledge Lys- og Klokketønde 3 er ombyttet med en Lystønde og en Klokketønde. 41° 29' 00" N. 70° 57' 15" W.

2495. Forenede Stater i Nord-Amerika. North Carolina. Cape Fear Floden.

Belysning forandret.

(„Notice to Mariners“ Nr. 48/4044. Washington 1913.)

1) *New Channel* Ledefyr. Forfyret er flyttet 180 m NE, efter i Fyrliniens Retning. Det viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,7 s., Hvidt Dagsmærke. 33° 52' 30" N. 78° 00' 33" W. Bagfyret er flyttet c. 36 m NE, efter i Fyrliniens Retning. Sort Dagsmærke.

2) *Bald Head* Ledefyr. Forfyret er flyttet 27 m E, efter i Fyrliniens Retning. 33° 52' 08" N. 78° 00' 20" W. Bagfyret er flyttet 18 m E, efter i Fyrliniens Retning. Hvide Dagsmærke.

3) *Fort Caswell* Forfyr er flyttet 9 m SE, efter i Fyrliniens Retning. Det viser hvidt Et-Lyn hver 1 s., Lyn 0,3 s., Mørke 0,7 s., Hvidt Dagsmærke. 33° 52' 39" N. 78° 00' 03" W.

4) *Battery Island* Fyr Nr. 2 A er flyttet 128 m i Retning 326° (misv. NW. t. N. 1/4 N.). Det viser hvidt Et-Lyn hver 3 s., Lyn 0,3 s., Mørke 2,7 s., Rødt Dagsmærke. 33° 54' 20" N. 78° 00' 55" W.

5) *Orton Cove Lower* Fyrlinie. Forfyret er det samme som *Lower Midnight Channel* Forfyr. Bagfyret staar i c. 1 m Vand 1235 m 167° (misv. S. 7/8 E.) fra Forfyret. Det viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., Lyset er rødt over Drejet i Løbet ud for Fyret fra Pejling 255° til 285°. Sort Dagsmærke.

6) *Orton Cove Upper* Fyrlinie. Forfyret er det samme som *Upper Midnight Channel* Forfyr. Bagfyret staar i c. 1,3 m Vand 830 m 24½° (misv. NE. t. N. 1/2 N.) fra Forfyret. Det viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 2 s., Lys 1 s., Mørke 1 s., Hvidt Dagsmærke.

7) *Keg Island Channel* Ledefyr. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i 1,8 m Vand paa 34° 07' 50" N. 77° 56' 00" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i c. 1 m Vand c. 470 m 2½° (misv. N. 1/2 E.) fra Forfyret. Hvide Dagsmærke.

8) *Big Island Channel Lower* Ledefyr. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i c. 2 m Vand paa 34° 07' 22" N. 77° 55' 53" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i c. 1 m Vand 970 m 150° (misv. SE. t. S. 5/8 S.) fra Forfyret. Hvide Dagsmærke.

9) *Big Island Channel Upper* Ledefyr. Forfyret er det samme som *Keg Island Channel* Forfyr. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i 1½ m Vand 610 m 130° (misv. SE. 1/8 E.) fra Forfyret. Hvidt Dagsmærke.

10) *Lower Brunswick Channel* hvide, faste Ledefyr. Forfyret er flyttet 130 m NNW, efter i Fyrliniens Retning. Hvidt Dagsmærke. 34° 09' 50" N. 77° 57' 38" W. Bagfyret er flyttet 9 m SSE, efter i Fyrliniens Retning. Hvidt Dagsmærke.

11) *Upper Brunswick Channel* Ledefyr. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar i c. 1 m Vand paa 34° 11' 10" N. 77° 57' 13" W. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar

II. Sundet, Smaalands-Farvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyen og Lille-Bælt.

2469. Danmark. Sundet. København. Søminekorpsets Øvelsesplads. Afmærkning inddraget for Vinteren. Varselfyr slukket.

Den 19de December 1913 er Afmærkningen ved Søminekorpsets Øvelsesplads ved Forterne *Mellemfort* og *Prøvesteen* inddraget og Varselfyrene slukket. (Se Danske Lods, Side 299). 55° 41' N. 12° 38' E.

2470. Danmark. Sundet. Saltholm-Flak NW. Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.

Klokketønden *Saltholm-Flak NW* er ombyttet med Vintersømærket. 55° 42' (40") N. 12° 41' (48") E.

2471. Danmark. Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. Dybde over Vrag.

Dybden over den paa S-Siden af Indløbet til *Bøgestrømmen* sunkne Jagt *Anna*, der ligger c. 40 m W. for den yderste Stage med 2 Halmviske, er nu 2,4 m. Vraget: 55° 07' (20") N. 12° 15' (10") E.

(Kort Nr. 257. Danske Lods, Side 573.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2384. København 1912.)

2472. Danmark. Store Bælt. Langeland N. Hov-Sand. Vrag.

En Jagt er sunket tæt S. for Vageren med 3 nedadvendte Koste paa *Hov-Sand*. Masten er 6 m over Vandet. En Vragvager vil blive udlagt. Vageren med 3 nedadvendte Koste: 55° 11' (02") N. 10° 57' (18") E.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2473. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Fyr forandret.

Thyborøn-Kanal Bagfyret er forandret. 56° 43' 20" N. 8° 14' 40" E.

(Kort Nr. 158, 180 og 255. Danske Lods, Side 111. Fyr-Fort, Nr. 56 a.)

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 51/2433. København 1913.)

2474. Danmark. Limfjorden. Thyborøn-Kanal. Vandstand.

I *Thyborøn-Kanal* er Dybden or Tiden ved Middell-Højvande: Paa *Havrevlen* 3 m, i *Gaasholm-Løb* 3,3 m, i *Sælvindholm-Løb* 1,4 m, i *Svanholm-Løb* 1,6 m, i *Kobberoløb* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden 3 m Dybde i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*. *Thyborøn-Kanal*: 56° 43' N. 8° 13' E.

2475. Skagerrak. Drivende Vrag.

(„Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3444. Berlin 1913.)

Den 14de ds. er en Mast, der tilsyneladende var fast i et Vrag, observeret 2½ m over Vandet paa c. 57° 46' N. 8° 33' E.

IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

2476. Norge. Radönsund. Sømærke udlagt.

(„Avis aux Navigateurs“ Nr. 610,3665. Paris 1913.)

En rød Stage er udsat paa SE-Siden af 3 m Grunden, som ligger 325 m SE. for Jernstangen paa *Færverholmboen* c. 60° 39' N. 5° 07' E.

2477. Danmark. Thyborøn. Lys- og Fløjtetønde i Orden.

Lys- og Fløjtetønden *Thyborøn* er atter tændt og lagt paa Plads. 56° 42' (50") N. 8° 10' (00") E.

(Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 50/2338. København 1913.)

2478. Tyskland. Büsum. Havnearbejder endt.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3368. Berlin 1913.)
 Stillademe til Rambukken ved det E.-lige Indløb til *Büsum* Havn er borttagne.
 54° 07' ²/₂ N. 8° 51' ⁹/₉ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3^r/1731. København 1912.)

2479. Tyskland. Weser Fyrskib NW. Vragtønde inddraget.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3369. Berlin 1913.)
 Vragtlystønden, som viser grønt Et-Blink, og som ligger c. 10 Sm NW. for *Weser* Fyrskib, inddrages uden nærmere Bekendtgørelse. Vraget er ikke til Hinder for Skibsfarten. 53° 59' ¹⁶/₁₆ N. 7° 35' ¹⁶/₁₆ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 2^s/₃₈. København 1913.)

2480. Tyskland. Ems. Vrag afmærket.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 51/3387. Berlin 1913.)
 Vraget af den kæntrerede Damper *Narvik* ligger i 9,5 m Vand c. 1200 m WSW. for *Habertigt* Anduvningstønde. En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med En-For-mærkelser, er ndlagt c. 100 m WSW. for Vraget. Tønden skal holdes om Bagbord for Indgaende; den ligger paa 53° 35' 20" N. 6° 20' 25" E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5¹/₂₄₃₇. København 1913.)

2481. Holland. IJmuiden Fyr nedlagt.
 („Bericht aan Zeevarenden“ Nr. 285/2695. 3-Gravenhage 1913.)
 Den 1ste Januar 1914 nedlægges det grønne, faste Hjelpefyrt og det røde, faste Hjelpefyrt, som, holdt overet med Fyrene paa S.- og N.-*Strandkerb*, angiver henholdsvis Yderenden af S.- og N.-Demningene. c. 52° 27' ⁷/₇ N. 4° 34' ⁴/₄ E.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 3¹/₁₉₀. København 1904.)

2482. England. Themsen. Tongue Fyrskib. Oplysning om Dagmærke.
 („Notice to Mariners“ Nr. 74. Trinity House, London 1913.)
Tongue Fyrskib fører nu en Ballon paa Toppen som Dagmærke. 51° 30' 24" N. 1° 23' 15" E.

2483. Skotland. Frith of Forth. Skateraw. Vrag borttaget.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1943. London 1913.)
 Vraget af Travlaren *Kingfisher*, c. 0,55 Sm 49° (mislv. NE. t. E. 7¹/₈ E.) fra *Chapel Point*, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 55° 58³/₄' N. 2° 24¹/₄' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 18¹/₂₇₄₉. København 1909.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Ørken Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.

2484. Frankrig. Barfleur. Mannières. Baake opført.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 6011/3673. Paris 1913.)
 Paa *Mannières* Skærene ved *Réville* Kysten er opført en sort Baake med en Cylinder paa Toppen. 49° 37' 40" N. 1° 13' 26" W.

2485. Frankrig. Saint-Malo. Undervandsklokke borttaget fra Lystønde.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 605/3636. Paris 1913.)
 Undervandsklokken er indtil videre borttaget fra *La Petite Porte* Lystønde. 48° 41' 30" N. 2° 07' 25" W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 25¹/₁₀₃₁. København 1913.)

2486. England. Anvil Point Fyr. Taagesignal forandres.
 („Notice to Mariners“ Nr. 78. Trinity House, London 1913.)
 Den 15de April 1914 forandres Taagesignalet ved *Anvil Point* Fyr til Et-Knald hver 5 Minutter. 50° 35' N. 1° 57' W.

2487. England. Bridgewater Bar. Lys- og Klokketønde ndlagt.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1946. London 1913.)
 En Lys- og Klokketønde, mærket „*Gore*“, som viser hvidt Lys med En-For-mærkelser hver 10^s, Lys 7^s, Mærke 3^s, er ndlagt 0,75 Sm 180° (mislv. S. t. W. 9¹/₈ W.) fra Pladsen for *Gore* Klokketønde, der er blevet inddraget. 51° 13' 27" N. 3° 07' 48" W.

2488. England. Mersey Floden. Queen's Channel og Crosby Channel. Afmærkning forandret.
 („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3328. Berlin 1913.)
 I Mundingen af *Mersey* Floden er foretaget følgende Forandringer i Afmærkningen:

a) *Queen's Channel*. Den røde Lystønde Q 4 er flyttet til c. 53° 31' ⁰/₀ N. 3° 10' ⁹/₉ W., og den røde Lystønde Q 5 er flyttet til den Plads, hvor den røde Spidsstønde Q 6, der er inddraget, laa.

b) *Crosby Channel*. Den sorte Lystønde C 9 er flyttet til c. 53° 28' ⁹/₉ N. 3° 04' ²/₂ W. og den sorte Lystønde C X til c. 53° 28' ²/₂ N. 3° 03' ²/₂ W. Lystønden C XI er inddraget, og Lystønde C XII har nu Betegnelsen C XI.

2489. Irland W.-Kyst. Glaw Bugt. Clare Island Fyr forandres.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1980. London 1913.)
 Om kort Tid forandres *Clare Island* Fyr til at vise hvidt Et-Blink hver 5 s. 53° 49¹/₂' N. 9° 59¹/₂' W.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2490. Atlanterhavet. Paris og Washington. Radiotelegrafisk Bestemmelse af Længdeforskæl. Anmodning.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1982. London 1913.)

Skibe anmodes indtrængende om ikke at henvende sig til Radiotelegraf-Stationerne ved *Arlington* (*Virginia*, U. S. A.) og *Paris* (*Frankrig*) i Tiden fra Kl. 7 t. 30 m. til 8 t. 45 m. En. efter Klokkeslettet paa 75° W. Lgd., hvilket svarer til Tiden fra 0^t. 30 m. til 1 t. 45 m. Km. efter *Greenwich* Middeltid, da dette Tidrum skal benyttes til Udveksling af Tidssignaler mellem disse Stationer.

Signaleringen vil finde Sted hver Dag undtagen Søn- og Helligdage indtil ind i April 1914.

2491. Frankrig. Brest. Penfeld. Tønde inddraget.
 („Avis aux Navigateurs“ Nr. 609/3655. Paris 1913.)
 Den sorte Tønde, som laa 170 m fra *Fer-à-Cheval* Fyr, er inddraget. Fyret: c. 48° 23' N. 4° 30' W.
 (Se „Efterretninger for Søfarende“ Nr. 5¹/₉₀₂₇. København 1912.)

2492. Afrika. Sierra Leone. Tønde udlægges.
 („Notice to Mariners“ Nr. 1942. London 1913.)
 I Januar 1914 udlægges — uden nærmere Bekendtgørelse — en sort Tønde i 7,9 m Vand paa W.-Enden af *Middle Ground*. 2,2 Sm 15° (mislv. NE. t. N.) fra *Cape Sierra Leone* Fyr og 309° (mislv. NW. t. N. 1¹/₈ N.) fra det grønne Fyr paa Regeningens Vært. 8° 32' 15" N. 13° 17' 12" W.

2507. Tripolis (Libyen). Malsa Susa (Apollonia). Fyr tændt. („Nachrichten für Seefahrer“ Nr. 50/3337. Berlin 1913.) Ved Malsa Susa Signalstation er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelser. Synsvsidde: 10 Sm. Malsa Susa: 32° 54' N. 21° 54' E.

IX. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret, T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England:	Forenede Stater i Nord-Amerika:
R 2556	France, north coast. — Calais road.	Central America. — North Coast of Panama: Boca del Drago (North-western Passage into Almirante Bay).
R 1148	West Indies, Puerto Rico. — Ponce harbour.	Central America. — North Coast of Panama: Almirante Bay (Northwestern Part).
R 2669	Channel Islands. — Channel islands and adjacent coast of France.	Central America. — North Coast of Panama: Almirante Bay (Southwestern Part).
R 2836 b	Mediterranean. — Grecian archipelago, northern sheet.	Central America. — North Coast of Panama: Boca del Toro (Northeastern Passage into Almirante Bay).
R 1412	West Indies, Curacao. — Santa Anna harbour.	Central America. — North Coast of Panama: Almirante Bay (Eastern Part).
R 3570	West Indies, Puerto Rico island. — Yabucoa harbour.	Central America. — North Coast of Panama: Almirante Bay (Southwestern Part).
N 2535		Central America. — North Coast of Panama: Boca del Toro.
N 2536		
N 2537		
N 2538		
N 2539		
N 2540		
N 2541		
† 2067		
T 209	Holland:	
T 202	Verbeterblad. Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep. 1:30 000.	
N	Verbeterblad. Noordzee. Zeegaten aan den Hoek-van-Holland en van Goeree. 1:50 000.	
R	Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel deel III. Tweede gedeelte. 1913.	
	Tyskland:	
	Ostsee, Deutsche Küste: Danziger Bucht und Frisches Haf. 1:150 000.	

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Decbr. 1913.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	115 ³ / ₄	115 ³ / ₄	116
Danmark	98	97 ³ / ₄	98
Norden	105 ³ / ₄	105 ³ / ₄	106
Gorm	—	—	—
Carl	—	106 ¹ / ₄	107
Dannebrog	122 — ¹ / ₄	122	122 ¹ / ₄
Skjold	91 ¹ / ₂ — 91	91	91 ¹ / ₂
Urania	25 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	25 ³ / ₄
Neptun	113	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	113 ³ / ₄	113 ¹ / ₂	114
Hejmdal	122 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	122	122 ¹ / ₄
Østasiatiske	—	127	128
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	112	112 ¹ / ₄
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
4% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % nops. Stats.	—	82 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	82 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4% — — — 2. Serie.	—	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% — — — 1.	—	94	96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	88	90
4% — — — 2.	—	90	92
3 ¹ / ₂ % Landskreditk.	—	81 ³ / ₄	86 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	—	90	90 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	142	143 ¹ / ₂
Privatbank	—	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Landmandsbank	—	139 ¹ / ₂	140
Handelsbank	—	144	145
Grundejerbank	—	11 ³ / ₄	12
Burm. & Wain	88 ³ / ₄	88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	—	—	—
Sukkerfabr.	235 — ¹ / ₂	235 ¹ / ₂	235 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	255 — 254 ¹ / ₂	254 ¹ / ₂	254 ³ / ₄

Vekselkurser d. 24. December 1913.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.24	18.19
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.50	—
Wien	75.55	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. December 1913.

Russiske Noter	215.20
4% Russiske Consols	88.00
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	83.75
5% Mexikanske 1899	85.25
5% Rumænske Stats	99.10
4% — — 1890	94.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 144,000, „Danmark“ 148,000, „Norden“ 172,000, „Carl“ 72,000, „Dannebrog“ 266,000, „Skjold“ 56,000, „Urania“ 4,000, „Dampskib. af 1896“ 140,000, „Hejmdal“ 116,000, „Gorm“ 80,000, „Neptun“ 72,000, „Dansk-russisk“ 162,000, „Østasiatisk“ 36,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Uddrag af Notices to Mariners.

Afrikas Ø-Kyst og Asiens S. og Ø-Kyst med hosliggende Øer.

No. 1899. **Borneo, West Coast. Vogelneest islands—Reef reported westward of.** Position. At a distance of about $2\frac{1}{2}$ miles, 314° (N. 47° W. Mag.), from Ajer island. Lat. $1^{\circ} 42\frac{1}{2}'$ S., long. $109^{\circ} 16'$ E. Depth. Less than 6 feet, coral bottom. Remarks. The S. S. Tosan Mann reports having struck on this reef, which has been marked "Position approximate" on the charts. Variation. 1° E. (Notice No. 1899 of 1913, dated 8th December).

Charts affected. No. 3758, Tanjung Beras Basah to Masa Tiga Island. Nr. 2160, Carimata Strait. No. 941 a. Eastern archipelago, western portion. Publication. China Sea Directory, Vol. I., 1906, page 565.

No. 1906. **Japan—Nipon, South Coast. Nojima zaki—Light-and-bell-buoy with submarine-bell established southward of.** Position. At a distance of one mile, 174° (S. 20° E. Mag.), from Nojima zaki lighthouse. Lat. $34^{\circ} 53' 15''$ N., long. $139^{\circ} 52' 45''$ E., on chart No. 2657. Description. Light-bell-and-submarine-bell-buoy, painted red, exhibiting a flashing white light every three seconds. Remarks. The submarine-bell is worked by the motion of the buoy on the waves. Variation. 4° W. (Notice No. 1906 of 1913, dated 8th December.)

Charts affected. No. 2657, Gulf of Tokyo or Yedo. No. 996, Kii channel to Tokyo. No. 3334, Tokyo to Sendai bay. Publication. Japan, Korea &c., 1904, page 377.

No. 1912. **Japan, Nipon—Owari Bay. Atsuta (Nagoya) ko—Alterations in lighting; Lightbuoy established.** Position. Outer light, lat. $35^{\circ} 02\frac{1}{2}'$ N., long. $136^{\circ} 51\frac{1}{2}'$ E. Details. The fixed lights marking the harbor breakwaters have been replaced by occulting lights, and the dredged channel marked by light-buoys. Note. Further details with regard to the above lights will be found in Section VIII. of the Weekly edition of Notices to Mariners (7th to 13th December 1913). (Notice No. 1912 of 1913, dated 9th December.)

Charts affected. No. 952, Owashi van to Atsumi van. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publications. List of Lights, Part VI., 1913, page 207. Japan, Korea, &c., 1904, page 349.

No. 1913. **Japan, Nipon—Owari Bay. Atsuta ko approach—Light buoy established.** Position. In edge of bank, at a distance of about $1\frac{1}{10}$ miles, westward, from Ont ga saki. Lat. $34^{\circ} 53' 35''$ N., long. $136^{\circ} 47' 32''$ E., on chart No. 952. Description. Red cylindrical light-buoy with framework superstructure exhibiting a group flashing white light, showing a group of three flashes every seven seconds, thus:

3 Flashes, eclaircie.

. 2 secs. 5 secs.

Charts affected. No. 952, Awashi van to Atsumi van. No. 996, Kii channel to Tokyo. Publication. Japan, Korea, &c., 1904, page 349.

Revisions- og Forvaltnings-Institutet,

Frederiksberggade 13, 1. Sal. København B.
Aktekapital og Garantikapital 2 Millioner Kroner.

Forvaltnings-Afdelingen

paatager sig at Bestyre Personers og Institutioners Formue og at repræsentere eller bistaa disse i Formueanliggender.
Modtager Værdipapirer til Opbevaring.

Generalforsamling.

Aktieselskabet Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd

holdt den 18de ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Zeuthen.

Bestyrelsens Formand, Admiral A. de Richelieu, gennemgik Regnskabet over »Viking«s 5te Rundrejse og aflagde Beretning.

Af Regnskabet fremgaar, at Rejsen er afsluttet med et Driftstab af godt 18,000 Kr., det er det mindste Driftstab, der endnu er opvist, det viser en Fremgang af c. 30,000 Kr., og Selskabets Status er herved bedret saa vidt, at Underskudet er nedbragt fra 142,162 Kr. til 111,445 Kr. Der har været gode Fragtkonjunkturer, og der er advist stor Sparommelighed, men naar der saa alligevel bliver Underskud, viser det — som Admiral Richelieu sagde — hvor vanskelige Forholdene stiller sig for Skoleskibets Drift. Det er netop dets Egenskab som Skoleskib, der fordyrer Driften. Eleverne betaler ikke ret meget, Betalingen gaar med til deres Forplejning, der stiller stadig større Fordringer, og Skibets Konstruktion som Skoleskib medfører, at det maa blive mindre rentabelt end et almindeligt Fragtskib. Der er taget særlig Hensyn til Sikkerheden — alt, hvad der staar i Menneskers Magt for at faa det saa sikkert som muligt, er gjort.

Det 50,000 Kroners Aars-Tilskud, som Staten gav i Skoleskibets første fire Regnskabsaar, er jo nu blevet nedsat til det halve, og hvis ikke Private var traadt til, maatte man have standset Skibets Drift. Men kan man blive ved med at trække paa Private, er Støtten fra skibsfartsinteresserede Kredse ikke i væsentlig Grad betinget af de sidste Aars gode Fragtresultater, og vil ikke en Nedgang i Fragtkonjunkturerne sætte sig Spor i en Nedgang i de private Bidrag? Man kan ikke se Fremtiden imøde uden Bekymring, det staar mig ikke klart, fortsatte Admiralen, hvorledes dette Foretagende, der dog er af saa stor Nytte og Betydning for Handelsflaaden, skal kunne klare sig. Og som Skoleskib har det dog fuldt ud svaret til Forventningerne; der er herved skabt bedre Vilkaar for de unge Mennesker, der gaar til Søs, det hele er en Bestræbelse for at holde Trit med Udviklingen, og en Sag, der var i høj Grad paarkrævet paa et Tidspunkt, da der ingen Tilgang var til Handelsmarinen. Vor Skibsfart tilførte sidste Aar Landet en Netto-Indtægt af 80 Millioner Kr.,

mon dette ikke har været i høj Grad medvirkende til, at vi har kunnet klare os, medens hele Verden ellers har ligget og kæmpet med Pengevanskeligheder? Forhaabentlig vil den nuværende Regering, der synes at have megen Forstaaelse af Byerhvervenes Betydning, vise sig forstaaende overfor Skoleskibsvirksomhedens Nytte og skaffe os det oprindelige Tilskud igen.

Paa Bestyrelsens og egne Vegne vil jeg rette en hjertelig Tak til Rederiet C. K. Hansen, der i vor Nød og Vaande traadte til og overtog Driften. Eleverne har jo skikket sig vel, der har hos Rederierne været stærk Elterspørgsel efter de unge Mennesker, der er uddannede om Bord i »Viking«, og vi véd ogsaa, at der er blevet Søfolk ud af dem. Det at sejle tre lange Rejser med et Sejlskib, hvor der bliver gjort alt for at skaffe dem god Uddannelse, skal nok gøre dem til Søfolk. Skibet er godt — havde det en Hjelpe-skrue, vilde det maaske nok give bedre merkantile Resultater, men vi har nu ment, at det giver bedre Søfolk, naar Skibet ikke har en Skrue, man kan falde tilbage paa, naar det kniber, og vi skulde jo dog i første Linie uddanne Søfolk.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte de fem efter Tur fratredende: Generalkonsul Jensen, Kaptajn Knudsen, Direktør Kronmann, Konsul D. Lauritzen og Kammerherre Münter. I Stedet for den ene af Revisorerne, Kaptajn H. Fenger, der ikke har kunnet modtage Genvalg, valgtes Direktør Wesche.

Generalkonsul Johan Hansen takkede for de venlige Udtalelser. Det har været mit Selskab en Glæde at kunne yde en Haandsrækning her. Men jeg maa samtidig gøre opmærksom paa, at hvis Staten ikke vil vende tilbage til det oprindelige Beløb, vil det være umuligt at blive ved med at administrere Skibets Drift, — der er Udsigt til nedadgaende Fragter, det maa man tage Hensyn til. Forhaabentlig vil Staten kunne indse, at den maa tage Affære.

»Viking«, der jo igen er omme paa Vestkysten af Sydamerika, har lossat i Callao, og skulde nu indtage en Salspeterlast i Tocopilla den 15. ds. For at faa det frem i rette Tid havde man i dyre Domme lejet en Bugserdamper — den kostede 10,000 Mark — og saa gaar Damperen med »Viking« ind i Havn, da den er kommen halvvejs. Paa Grund af Mangel paa Kul! Det ser meget mystisk ud. Det er ikke, fordi der er noget som helst i Vejen med Skibet, men det er en meget kedelig Historie, thi da Skibet ikke kom hen til Lastepladsen den 15., var Fragten annulleret. Nu vilde det betale sig bedst at sende »Viking« ballastet til Australien, hvor der er gode Fragter at faa, men saa vilde det naturligvis komme til at hedde sig,

at man bare vilde se at faa det væk, at man ikke turde tage Skibet hjem af Hensyn til Klager som den, der allerede har været fremme i et Par Blade. Hverken Rederi eller Elevernes Forældre eller Kaptajnen — saa vidt man véd — kender ganske vist noget til Grundlaget for disse Klager — der er sikkert heller ikke noget som helst Grundlag. Men det vilde kunne give Rygterne Næring, om man ikke lod Skibet komme hjem nu. Saa der var vist ikke andet for end at tage en daarlig Fragt hjemefter, slaa af og tage et Tab paa c. 13 sh. pr. Ton. Det er ikke morsomt!

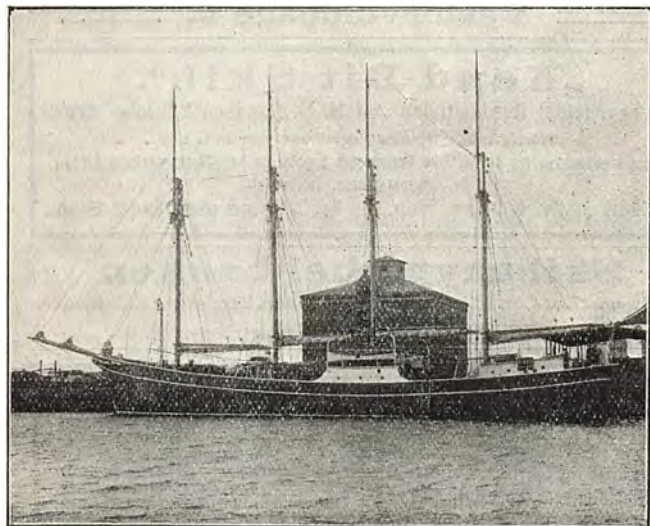
I Tilslutning til Generalforsamlingen i »Viking« aflagde Konferensraad Claus L. Schmidt Regnskab for »Fondet til Understøttelse af uformuende Elever paa den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«. Det er kun et lille Regnskab, det udviser kun en Saldo fra forrige Aar paa 4,081 Kr. og Sparekasserenter paa 144 Kr. Det vil sige, at Fondet trænger haardt til Støtte.

Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet Ørum Wulff her har til et Rederi i Archangelsk solgt 3/m. Motorskonnert »Mary«, hidtil ført af Kapt. C. Friis. Skibet er bygget af Staal 1907, og tilhørte da Rederiet M. Marius Petersen, Marstal, og førte Navnet »Olaf Petersen«.

Købesummen andrager 21,000 Kroner.

Paa Ring-Andersens Skibsværft løb fornylig en Fore-and-aft-Skonnert paa 70 Tons af Stabelen. Skibet, der har Byggenummer 116, fik Navnet »Codan«. Det ejes og skal føres af Skibsfører P. Hansen, Strynø.



M/s „MORTEN JENSEN“,

Danmarks største Sejlmotorskib, forsynet med

160 HK. 2-Cyl. BOLINDER-MOTOR.

500 Tons Lastevne, Fart for Motor 8 Knob,
inkl. Sejl 12 Knob.

Leveret af Bolinders Repræsentanter for Danmark:

N. C. BREIT & CO.

Reventlowgade 28. Kjøbenhavn. Telefon 2688 & 2788.

OVERSLAG OG TILBUD sendes gratis og franco paa Forlangende i Størrelser fra 5—500 HK.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

C. K. Hansen. Aggersborg ank. West Hartlepool 20./12.
— Amalienborg pass. Kjøbenhavn 20./12. — Brattings-

borg ank. Torre 14./12. — Børglum pass. Skagen 17./12. — Dansborg afg. Huelva 20./12. — Elsborg ank. Port Talbot 19./12. — Esrom pass. Dardanellerne 19./12. — Flynderborg afg. Hull 19./12. — Frederiksborg pass. Dungeness 19./12. — Guldberg afg. Blyth 20./12. — Gurre afg. Genua 19./12. — Hammershus pass. Suez 12./12. — Harrildsborg ank. Lübeck 21./12. — Hundborg afg. Hamburg 18./12. — Jelling afg. Havanna 14./12. — Jømsborg pass. Hook of Holland 22./12. — Jungshoved ark. Tyne 18./12. — Jægersborg afg. Kjøbenhavn 17./12. — Kallundborg ank. Helsingborg 20./12. — Kalø ank. Swansea 18./12. — Klampenborg afg. Huelva 15./12. — Kronborg pass. Norfolk 16./12. — Lejre afg. Santos 16./12. — Marselisborg afg. Santa Fé 3./12. — Næsberg pass. Flambro 21./12. — Randelsborg ank. Hull 18./12. — Silkeborg pass. Hook of Holland 21./12. — Skanderborg afg. Ghent 21./12. — Skodsborg ank. Riga 17./12. — Spigerborg afg. Newport 10./12. — Stegelborg afg. Kjøbenhavn 20./12. — Stjerneborg afg. Kjøbenhavn 20./12. — Søborg afg. Tyne 20./12. — Taarnborg ank. Kronstadt 21./12. — Ulfsborg ank. Genua 17./12. — Uranieborg ank. Riga 20./12. — Vordingborg ank. Riga 12./12. — Ørkild pass. Algier 11./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Folkenberg, ank. Hull 8./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. Libau 19./12. til Rouen. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Vejle 17./12. — Russ, Petersen, ank. Novorossisk 18./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Tunis 22./12. — Excellence Pleske, Tannebek, ank. Burntisland 19./12. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Fiume 13./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rouen 11./12. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pensacola 22./12. til Genua. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Novorossisk 5./12. — Newa, Dahl, afg. Pensacola 20./12. til Castellamare.

Det østasiatiske Kompagni. Chumpon, ank. Penang 22./12. udg. — Jutlandia ank. St. Nazaire 3.11. udg. — Pangn ank. Bangkok 20./12. udg. — Indien ank. Antwerpen 21./12. udg. — Siam afg. Antofagasta 15./12. udg. — St. Croix afg. Rotterdam 23./12. udg. — Bintang afg. Portland 7./12. udg. — Silvercedar pass. Suez 22./12. udg. — Annam pass. Suez 21./12. udg. — Tranquebar pass. Perim 10./12. udg. — Selandia pass. Sagres 20./12. hjemg. — Cathay pass. Perim 18./12. hjemg. — Bandon ank. Glasgow 19./12. hjemg. — Kina ank. Vladivostok 15./12. hjemg. — Arabien afg. Port-Said 16./12. hjemg. — Samui afg. St. Thomas 13./12. hjemg.

Torm. Gudrun, Sonnichsen, ank. Kjøbenhavn 23./12. — Sara, Jensen, ank. Manchester 11./12. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 19./12. — Ragnhild, Schultz, afg. Mariager 21./12. — Valborg, Hansen, afg. Tuborg 21./12. — Sjælland, Svarrer, ank. Grangemouth 22./12. — Estrid, Hansen, afg. Partington 19./12. — Agnete, Dam, afg. Kolding 23./12. — Gunhild, Hansen, ank. Aalborg 23./12. — Hermia, Farup, afg. Riga 19./12. — Alice, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 17./12.

A. P. Møllers Rederier. Høneborg pass. Kjøbenhavn 21./12. — Anna Mærsk ank. Glasgow 18./12. — Chassie Mærsk pass. Kjøbenhavn 19./12. — Eleonora Mærsk afg. Bougie 17./12. — Hilda Mærsk ank. Burnt Island 19./12. — Laura Mærsk forv. afg. New Orleans 24./12. — Lexa Mærsk pass. Gibraltar 14./12. — Peter Mærsk ank. Methil 22./12. — Sally Mærsk pass. Dover 20./12.

Vulcan. Vulcan, Schmidt, afg. Sunderland 20./12. til Aarhus. — London, Larsen, afg. Santander 19./12. til Rotterdam. — Paris, Andersen, ank. Libau 16./12. — Bryssel, Kaas, ank. Rufisque 11./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Guanaco 12./12. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Port Talbot 9./12. til Secondi. — Roma, v. Thun, ank. Kjøbenhavn 4./12.

Europa. Belgien, Nielsen, afg. Brügge 20./12. — Frankrig, Nielsen, ank. St. John N. B. 18./12. — Tyskland, Danstrup, afg. New York 8./12.

Dampskibsselskabet af 1911. Edna, C. Clausen, afg. Swansea 23./12. — Alf, N. Clausen, ank. Kjøbenhavn 23./12.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Galveston 12./12.

Brix Hansen & Co. John, Holm, afg. Windau 22./12. — Thorvaldsen, Olsen, ank. Boness 20./12. — Nordpol, Nielsen, afg. Ghent 22./12.

Orion. Erik, Nielsen, ligger i Holtenau. — Flindt, Hansen, ank. Ghent 22./12. — Fyen, Mathiesen, ank. Hull 19./12.

Skandia. Rødfaxe, Petersen, ank. Burntisland 20./12. — Guldfaxe, Hemmingsen, afg. Kjøbenhavn 22./12. til Libau. — Skinfaxe, Faber, ank. Burntisland 18./12. — Rimfaxe, Weichardt, ank. Kjøbenhavn 20./12.

Dansk Dampskibsselskab Rossia. Generalkonsul Elissejeff ank. Blyth 18./12.

Dampskibsselskabet Rødby Havn A/S. Freja ank. Calais 18./12.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Frederikshavn 15./12. — Energi, Jensen, ank. Rostock 20./12.

Søjskibe.

Ronne. John Hintze, Knudsen, ank. Colberg 16./12. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Aalborg 17./12. — Argus, Holm, ank. Kjøbenhavn 17./12. — Lilli, Holm, ank. Kjøbenhavn 17./12. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 20./12.

Ærø. Ægir, Winther, ank. Lissabon 15./12. — Anna, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 15./12. til Bandholm. — Claudia, Aaberg, afg. Havre 16./12. til Pincacola. — Rolf, Christensen, ank. Laguna 16./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Marstal 17./12. — Adele, Weber, ank. Marstal 17./12. — Neptun, Skals, ank. Grenaa 17./12. — Emanuel, Schmidt, ank. Sønderborg 17./12. — Ophelia, Clausen, ank. Nykjøbing 17./12. — Norden, Rasmussen, ank. Kristiania 18./12. — Herkules, Bager, ank. Frihavnen

17./12. — Lauritz, Folmer, ank. Kolding 18./12. — Chr. H. Rasmussen, ank. Methil 19./12. — Viking, Clausen, ank. Libau 19./12. — Levi, Bager, ank. Hasle 19./12. — Mars, Albertsen, ank. West Wemyss 19./12. — Danmark, Andersen, ank. Sunderland 18./12. — Arken, Andersen, ank. Marstal 20./12. — Ærø, Friis, ank. Marstal 20./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 27. December 1913. — Det ny Dieselmotorskib »Fionia«. — Forslag til midlertidig Lov om Indkaldelse af værnepligtige til Søværnet. — Fragtmarkedet. — Generalforsamling. — Nybygninger, Køb og Salg. — Efterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

„SANA“ steriliseret Fløde paa Flasker og Daaser

fremstillet af Mælk fra dyrlægekontrollerede Besætninger. Garanteret ren og uden Tilsætning. Holdbar i ubegrænset Tid.

Faas hos samtlige Provianteringshandlere.

DANSK FLØDE EXPORT A/S. ODENSE.

Skibe tilsalg.

Ny Liste udkommen. Tilsendes portofrit paa Forlangende.

Charles Hvilsom,
Kjøbenhavn.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. — 137.

Telegr.: „Søjus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Søjus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: 16, Holmens Kanal. Telegram-Adresse: Private. Telefon Nr. 6 og 4106.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni A/S i 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: Kristiansgade 12. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon Nr. 124, 1024 & 10124.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holbergsgade 1, 1. Sal. Telegram-Adresse: Copenauro. Telefon-Nr. 42

Fjerde Søforsikringssselskab lim. i Kjøbenhavn

tegner Sø- og Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenturer i de fleste Proviinsbyer.

Post-Adresse: Holmens Kanal 24. Telegram-Adresse: „Fourthcomp.“. Telefoner: Central 256 og 10756.

Udkommet er:

Teknisk maritim Ordbog

fra Dansk til Engelsk, Tysk og Fransk samt fra Engelsk, Tysk og Fransk til Dansk.

Udgivet af Maskinmestrenes Forening i Kjøbenhavn.

2den Udgave.

Udvidet og omarbejdet af **O. Jurs**, Kaptajn i Artilleri t. Pris indb. i Shirtingsbind **3 Kroner**.

Faas i alle Boglader.

H. Hagerups Forlag, Kjøbenhavn K.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 1160. Telegr.-Adr.: „Danskelloyd“.

Alt Skibsarbejde udføres hurtigt og solidt.

Sørensen & Rasmussen,
Gørtler, Kobbersmedie samt Metalstøberi,
Danmarksgade 80, Frederikshavn.

HUSK at

JENS KJELDEN

fører alt **Herreekvipering** paa Lager til de billigste Priser.

Vestervoldgade 5.

„Kend Dit Skib“.

En bearbejdet Oversættelse ved H. C. Lagesen og John Kruse af Mr. Thomas Waltons Bog »Know your own ship«.

Faas i København fra de æstetiske Foreningers Lokaler og hos Blanketstølers Eftdg., Hr. William Jensen, Toldbodvej.

Prisen er Kr. 6.00 pr. indb. og Kr. 5.00 pr. uindbundet Ekepl.

Skibshypothekbanken

Tlf. Byen 5272x. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Tlf. 2159 **A. NYHOLM** Tlf. 2159
Havnegade 28, Aarhus
Al Slags
Proviant og Skibsrekvisitter
Billigste Priser. Reel Betjening.

Slagterforretningen
„JOMSBORG“
AARHUS, vis à vis Rullebroen,
Alt Kød og Deilkatesseparer til
Skibsproviantering.
Hurtig og reel Betjening.
M. P. Jørgensen, Slagtermester.
Nærmeste Slagterlørr. ved Havnen.

ZOO. HAVE
i København
køber gerne for den
brugbare Dyr.

Tlf. 2014 **F. Nielsons Søn** Tlf. 2014
J. P. Nielson, Slotsq. 26, Aalborg
Kobbersmed og Blikkenslager
Specialitet: Skibsarbejde. Alt udføres
hurtigt og solidt til moderate Priser.

W. CHR. WILLARSEN
Skibssmedie
Galvaniseringsanstalt
AALBORG
St. Hansgade 9. Telefon 187.

Dæksbaad.

»Ivar Hvidtfeldt«, 19,20 Br. Tons, kravelbygget, 12 HK. Dan Motor, vel vedligeholdt og driftsikker, 5 gode Sejl, god Rigning og Jolle, Baad og Motor 5 Aar gammel, sælges billig, naar Handel kan ske snart.
Henvendelse til
Brødrene THOMSEN,
Nakke, Nykjøbing Sj.



oriang altid
Otto Mønsted A/S
OMA
PlanteMargarine

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Oscar Rolf, St. Annæ Plads 22. Telf. Centr. 4140.

Berg & Larsen, Nyhavn 53 Telf. 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telf. 7262.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Helsingør. K. F. Marstrands Eftf. (Brünnich & Svendsen). Telegr.-Adr.: Marstrands—Tlf. 27 og 427, Natl. 427—Post-Box 14.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telf. 3.

Kolding. R. Rasmussen H. Hansens Eftf.) Telf. 206.

Svendborg. C. Ring Andersen (Joh. P. Brandts Eftf.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Tlf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland) Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmergsgade 55. Kbhvn. K.

Retssager (sp. Søsager).

AXEL LUND A/S

anbefaler Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads Telf. Nr. 3.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Sundsvall. — Rikstelefon: N:o 76,
Postadress: Sundsvall.

Medlemmar paa alla lastningsplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hecksher & Søns Eftf.

Grundlagt 1797.

Edsvorne Skibsmægler.

Agenter for

Stott-Linjen: Manchester-Liverpool-København.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe etc.
— Havariagenter. —

Telegr.-Adr.: Heckshers, Kjøbenhavn. — Tlf. 7898.
Nat-Telefon i Havaritilfælde 7900.

Petersen, Møller & Hoppe

Skibsmægler, Dampskibsagenter

Telegr.-Adresse: Hoppe

Telefon: 200. **ASSENS.** Telgr.-Adr.: „Krag“.

MOURITZ G. KRAG

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent

Telefon 56 & 1409. **AALBORG.** Telegr.-Adr.: „Søborg“
Statstelefon 40.

CHR. JENSEN

Edsvoren Skibsmægler.
Søborg & Benthin's Eftf.

Telegr.-Adr.: „Utzon“. **AALBORG.** Telefon: 2075.

UTZON & STEGMANN.

Skibsmægler- og
Befragtningsforretning.

Statstelefon 2. **Saxkjøbing.** Telegr.-Adr.: „Mægleren“
Telefon 134.

V. BERTRAM-NIELSEN

Edsvoren Skibsmægler
og
Befragtningsagent.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Oscar Rolf,

St. Annæ Plads 22.

Kun absolut første Klasses
Skibsproviant.

Telefon: CENTRAL 4140.

C. HANSEN

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19.546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Husk

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

Stort Lager af færdigsyede Klædninger.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretning,
Telf. 6. Dragør. Telf. 6.

Motorbaade er altid i Søen. Fri
Ind- og Udsætning.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Forhryingskontor.

N. P. Jensen

af Staten autoriseret Forhryingsagent

Slotsgade 33. Aalborg.

Telefon 885.

Telegramadresse: „Slotshyrling“.

Jens Gronleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører,

Kotka, Finland.

Telegramadresse: Cadenius.

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Markkristensen.

Hans Olesens Eftf.

(Niels Wang)

Skibsmægler, Horsens

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

FREDERIKSHAVN.

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 250'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

— Telegram-Adresse: VÆRFET FRH. —
— Telefon 210. — — Statstelefon 4. —

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.
„Smith,
Cronstadt“

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

BUNKERING AT ANTWERP AND GHENT.

ANTWERP COAL COMPANY.

(Société Co-opérative),

SOLE SHIPPERS OF

BEST WESTPHALIAN SYNDICATE,

BASCOUB-MARIEMONT, & UNITED WEST OF MONS

STEAM COALS AND PATENT FUEL.

Contractors for Best English Steam Coals.

Addresses: { HANSA HUIS, 5, CANAL AU SUCRE, ANTWERP. } Telegrams:
 { PLACE DU DOCK 35, GHENT. } „BUNKERING.“

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.

SHIPBUILDERS, ENGINEERS
BOILERMAKERS.

SHIP REPAIRERS
DRY DOCK PROPRIETORS,

OXY-ACETYLENE WELDING PLANT
ELECTRIC DRILLS

SHIPYARD:

HOBOKEN near ANTWERP.

TELEGRAPHIC ADDRESS:

„CHANAVAN“, ANTWERP.

ENGINE and BOILER WORKS

DRY DOCKS - Rue des Indes ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
er Nutidens fineste Mærke, *reneste Smag, fineste Bouquet.*
Kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse »Skibsfart, Kjøbenhavn«, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN.

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af »Dansk Søfartstidende« sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Breddes	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (IVAR JANTZEN.)

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. Kvæsthusgade 3, St. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
 { 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni.

Kina-Japan Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Gøteborg & Antwerpen til Port Said, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Kobe, Moji & eventuelt Wladivostock.

Gods medtages paa gennemgaaende Konossement fra skandinaviske og Østersø-Havne til de vigtigste Pladser i Østen. Damperne medfører Pakkepost.

Bangkok Linie. Afsejling hver 3. Uge fra København, Middlesbrough, Antwerpen & Genua til Colombo, Penang, Singapore & Bangkok. Damperne fører Passagerer og Pakkepost.

Vestindisk Linie. Afsejling fra København hver 4. Uge via Rotterdam & London til St. Thomas, St. Croix, Antigua, Dominica, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demarara og Paramaribo.

Damperne fører Post og Passagerer og medtager Ladning til ovennævnte Pladser samt til de fleste andre Pladser i Vestindien og Passagerer og Gods til Rotterdam.

Skandinavien-Sydafrika & Australien. Afsejling en à to Gange om Maanedes fra København, Østersøen, Gøteborg og Frederiksstad til Cape Town, Algoa Bay, East London, Durban, Delagoa Bay og eventuelt Mossel Bay og Beira samt Australien.

San Francisco Linie. Direkte Afsejlinger fra København og Antwerpen medtagende Gods fra Skandinavien og Østersøhavne til San Francisco, eventuelt anløbende Buenos Aires og Havne paa Pacific Kysten. Yderligere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor i Holbergsgade 2. **Tlf. 8300.**